

Kettenblatt

DAS FAHRRADMAGAZIN FÜR SÜDHESSEN



Editorial

Ein riesiges Potential.....

Ganze 12.363 Elektroautos sind 2015 in Deutschland neu zugelassen worden, mickrige 0,4% der 3,2 Millionen Neuzulassungen. Hohe Kaufpreise und schwache Reichweiten hemmen die Nachfrage für solche Fahrzeuge. Eine breite Verkehrswende kommt durch Elektroautos – auch mit Hilfe einer staatlichen Kaufprämie – demnächst nicht zustande.

Im selben Jahr sind in der Bundesrepublik 4,35 Millionen Fahrräder – darunter eine halbe Million Elektrofahrräder – verkauft worden, wohl gemerkt ohne staatlichen Zuschuss! Die Fahrradindustrie bietet heute eine wachsende Vielfalt an innovativen Produkten für Jung und Alt an. E-Lastenräder sind mittlerweile voll taugliche Fahrzeuge für urbane Haushalte oder Kurierdienste. Längere Pendelwege sind mit Pedelecs kein Problem mehr, sogar bei Nässe und Kälte dank Funktionskleidung (Erfahrungsbericht auf Seite 16). Nicht zuletzt profitiert davon auch

der Fahrradtourismus in allen Altersklassen.

Die Zahlen sprechen für sich: das Fahrrad ist, neben dem ÖPNV, ein wichtiger Träger der Verkehrswende schlechthin, volkswirtschaftlich und verkehrspolitisch. Das Fahrrad braucht nur geringe Verkehrsflächen und verursacht weder Straßenschäden noch Emissionen. Es ist das ideale Verkehrsmittel in lebenswerten Ortschaften. Dennoch gehen Rathäuser mit der Planung und Förderung des Radverkehrs ziemlich unterschiedlich um, wie in diesem Heft zwei Beispiele aus unserer Gegend zeigen: Bensheim (Seite 6 und 9) und Alsbach-Hähnlein (Seite 8).

Außerdem nutzen viele Pendler immer noch das Auto nur deshalb, weil es oft dazu keine vollwertige Alternative gibt. Typisches Beispiel dafür ist die Stadt Darmstadt, die aus diesem Grund u.a. gegen schlechte Luftqualität schwer zu kämpfen hat. Das Fahrrad – neben dem ÖPNV – bietet ein riesi-



ges Potential zur Lösung dieser Verkehrsprobleme, wie die Zahlen eingangs zeigen. Unsere Nachbarn in den Niederlanden und Dänemark haben uns längst vorge-macht, wie man mit der richtigen Infrastruktur und Verkehrsplanung ein solches Potential erfolgreich und zügig entfaltet. Worauf warten wir in Südhessen eigentlich?

Frohes Radeln durch die schöne Jahreszeit!

Xavier Marc, Vorstand des ADFC Darmstadt-Dieburg e.V.

Inhalt

| | | | |
|---|-----------|---|-----------|
| Editorial | 2 | Heiligen der Letzten Tage"? | 12 |
| Ab auf die Straße! | | Fahrradtag rund um's | |
| Sinn und Unsinn der Radwegbenutzungspflicht | 3 | Naturfreunde-Haus Pfungstadt | 13 |
| Straße? Fahrbahn? Wie jetzt? | 3 | Fahrradstadtplan hilft Wege finden | 13 |
| Beispiel für unnötige | | Viel geschafft – viel vorgenommen! | |
| Gefährdung der Radfahrer | 5 | Mitgliederversammlung 2016 des ADFC Bergstraße | 14 |
| Kooperation funktioniert! | | ADFC Mitgliederversammlung 2016 in Darmstadt | |
| Gespräch mit dem Bensheimer Stadtrat Adil Oyan | 6 | Neue Satzung verabschiedet | 15 |
| Neuer Radweg zwischen Alsbach und Hähnlein | | Fünfter Fahrradaktionstag in Darmstadt | |
| Ein großer Fortschritt, jedoch mit | | Am 29. Mai gehört der Marktplatz den | |
| Mängeln in der kommunalen Planung | 8 | Radfahrerinnen und Radfahrern | 15 |
| Ein gut eingespieltes Instrument zur | | Weg vom Auto! | |
| Förderung des Radverkehrs | | 10.000 km mit dem S-Pedelec | 16 |
| Seit mehr als sechs Jahren | | Call a Bike | |
| Radverkehrsschau in Bensheim | 9 | Bei Anruf: Fahrrad! | 18 |
| Verkehrssicherheitstraining mit Flüchtlingen | 10 | Immer wieder Montags | |
| STADTRADELN 2016 in Bensheim und Darmstadt | | Radfahr-Angebot für spezielle Zielgruppen | 19 |
| Gemeinsam für das Klima radeln | 10 | Buchtipp | |
| Es geht bergauf | | Fahrradfreunde – Ein Lesebuch | 20 |
| Die nächste Fahrradstraße in Darmstadt | 11 | Touren-Tipp | |
| ADFC Team codiert 50 Fahrräder für | | Ohne Mountainbike durch den Odenwald | 21 |
| Flüchtlinge in Darmstadt | | Moment mal | 23 |
| Die fabrikneuen Räder wurden gespendet | 12 | Richtigstellung | 23 |
| Was ist die "Kirche Jesu Christi der | | Impressum | 23 |

Ab auf die Straße!

Sinn und Unsinn der Radwegbenutzungspflicht

Fragen wir die Menschen auf den Straßen, was sie vom Radfahren abhält, liegen die Gründe zum Teil auch in der großen Unsicherheit, teilweise sogar Angst. Man fühlt sich als Radfahrer gegenüber dem Autofahrer oftmals bedrängt und eher als der "kleine David" gegenüber dem „großen Goliath“.

Da aber die Gruppe der Fahrradfahrer eine sehr inhomogene Gruppe ist, wollen Radfahrer (den Radfahrer gibt's eigentlich nicht) sichere Fahrradwege, breite Fahrradwege, nur auf der Straße fahren, nur auf Radwegen fahren, schnell von einem zum anderen Punkt kommen usw..

Dieser Artikel möchte die verschiedenen Aspekte zum Thema Radwegbenutzungspflicht aufzeichnen und die ADFC-Meinung darstellen. Leitfragen sind: Wann ist ein Radweg benutzungspflichtig, was sagen die verschiedenen Zeichen dazu aus? Brauchen wir Radwege und wenn ja, welche? Wie hat sich die Benutzungspflicht entwickelt und was sind Forderungen des ADFC?

Einblicke in die Entwicklung

Der ADFC stellte schon in den Neunzigerjahren die Forderung auf, dass Fahrradfahrer zum Verkehr und damit auf die Straße gehören. Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig bestätigte dies am 20. November 2010. Radfahrer gehören im Regelfall auf die Straße und nur in Ausnahmefällen dürfen Städte und Gemeinden den Radweg benutzungspflichtig machen. Radwege die auf Grund ihres Zustandes nur mit Gefahr befahren werden können, muss der Radfahrer nicht befahren, wie z. B. bei massiver Flächenstörung durch Wurzeln oder Glas oder Schneewehen.

Das Bundesverwaltungsgericht stellte klar, dass nur bei erheblich erhöhter Gefährdung Radwege als benutzungspflichtig ausgezeichnet werden dürfen, aber auch außerörtliche Radwege dürfen nicht automatisch das blaue Schild bekommen (siehe hierzu Kasten rechts).

Gemeinsamkeit mit Fußwegen?

Schützenhilfe bekommt der ADFC von dem Verein "Fuß e. V.", der in gemeinsamen Rad- und Fußwegen, sowie in den Bordstein-Radwegen eine Gefährdung der Fußgänger sieht und deshalb ebenfalls die Fahrräder auf der Straße sehen möchte.

Der ADFC Hessen hat 2011 auf seiner Landesversammlung klar herausgestellt, dass nach seiner Meinung (beschlossen auf der 25. Landesversammlung) Fahrräder auf die Fahrbahn gehören. Er begründete das vor allem damit, dass das Fahren auf der Fahrbahn sicherer ist als das Fahren auf schlechten Radwegen.

Will der ADFC Radwege abschaffen?

Auf keinen Fall will der ADFC Radwege generell abschaffen. Es soll ein Größtmaß an Sicherheit geschaffen werden, in dem es verschiedene Formen geben muss. Das heißt konkret, Fahren

- im Mischverkehr,
- auf Radfahrstreifen,
- auf Schutzstreifen und
- auf gut ausgebauten Radwegen.

Und nur in außergewöhnlichen Gefahrensituationen darf die Benutzungspflicht angeordnet werden.

An dieser Stelle sei auch gesagt, die von der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010) empfohlenen Breiten für Radwege halten der Zunahme des Radverkehrs



Foto Matthias Gehrmann

Einen so schlechten Radweg muss der Radfahrer nicht benutzen.

der Zukunft nicht stand. Da muss jetzt schon breiter gedacht und gearbeitet werden. Macht aber keiner, da es nicht in den Verwaltungsvorschriften steht.

Neueste Studien haben gezeigt, dass der weitaus größere Teil der Radfahrer lieber den Bordstein-Radweg aus einem unbestimmten Sicherheitsgefühl heraus vorzieht. Untersuchungen haben aber auch gezeigt, dass die baulichen Radwege nicht sicherer sind. Darum die Forderung: Lasst den Radfahrer selber entscheiden, welche Form er wählt, sprich wo er lieber fährt.

Zielprojektion Sicherheit

Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat eine neue Studie (2009)



Zeichen 237: Dieser Weg ist nur Radfahrern vorbehalten, Geschwindigkeit spielt keine Rolle. Der Weg muss benutzt werden.



Zeichen 240 ordnet eine gemeinsame Benutzung von Fußgänger und Radfahrer an, die Geschwindigkeit muss dem Fußgänger angepasst werden.



Zeichen 241 ordnet eine getrennte Benutzung von Radfahrer und Fußgänger an. Die Geschwindigkeit muss nicht dem Fußgänger angepasst werden, allerdings besteht das Gebot der Vorsicht.



Schildertafel, Baum und Busch versperren dem Autofahrer die Sicht und gefährden den Radfahrer

herausgebracht, die das Unfallrisiko von Radfahrern untersucht. Fazit: Baulich abgesetzte Radwege senken keineswegs die Unfallzahlen. Besonders unfallträchtig ist es, wenn Autofahrer abbiegen und dabei den Radweg überqueren müssen, ohne den Radfahrer wahrzunehmen. Auf baulichen Radwegen zählte man im Schnitt 20% Geisterfahrer, auf Radstreifen nur 10%. Die Empfehlung für Verwaltung und Verkehrsbehörden lautet daher, dass es keine Präferenz für bestimmte Typen von Radwegen geben soll.

Der Gesetzgeber hat darauf hin zum 1. September 2009, die bisher bestehende Bevorzugung baulicher Radwege komplett gestrichen. Grundsätzlich gilt, dass immer, wenn der Radfahrer eines der blauen Radwegeschilder sieht, er diesen Weg benutzen muss. Dies gilt für alle Fahrräder, auch für Rennräder, nicht aber für S-Pedelecs, die mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45kmh nur auf der Straße fahren dürfen.

Abschließende Gedanken

An dieser Stelle sollen die we-

Für zehn Meter die Fahrbahn zwei mal kreuzen? Geniale Idee!



Foto: Matthias Gehrman

sentlichen Punkte, welche die Sicherheit für den Verkehrsteilnehmer „Radfahrer“ erhöhen, noch einmal dargestellt werden.

- Radfahren auf der Straße ist sicher, weil der Radfahrer auf der Straße gesehen wird, selber gut sieht und nicht im Konflikt mit Fußgängern gerät.
- Radfahren auf der Straße ist zügig, weil die Straße frei von unvorhersehbaren Hindernissen ist.
- Radfahren auf der Straße ist effektiv, weil die Straße in der Regel geräumt, gereinigt und repariert wird.

Die Gemeinden täten gut daran, die Benutzungspflicht vieler Radwege aufzuheben (Piktogramm reicht). 90% der Radfahrerinnen und Radfahrer werden ihn trotzdem benutzen, die anderen 10% tun es jetzt schon nicht, haben aber immer das Damoklesschwert eines Rechtsvergehens im Nacken.

Nur bei wirklich gefährlichen Gegebenheiten (z. B. wenn das zulässige Tempo über 70 km/h liegt) wird der Radweg verpflichtend gemacht.

Innerorts werden grundsätzlich Tempo 30-Zonen geschaffen, das gibt mehr Sicherheit, und wir brauchen keine eigenen Radwege. Allerdings darf es in diesen Zonen keine langen, optisch hindernisfreien Straßen geben, da sonst der Autofahrer zum Schnellfahren verleitet wird.

Der ADFC wird sich weiterhin mit ganzer Kraft für die Sicherheit der inhomogenen Gruppe der Radfahrer einsetzen, um noch mehr Menschen für das Radfahren zu begeistern und ihnen die Angst bzw. Unsicherheit zu nehmen.

Matthias Gehrman

Straße? Fahrbahn? Wie jetzt?

Wer mit Verkehrsfachleuten redet, wird sich über deren Verwendung des Begriffs *Straße* wundern. Für die Fachleute gehört zur Straße jeder öffentlich nutzbare Teil, also auch Fußwege, Schutzräume und das, was wir "normale Menschen" Straße nennen, die *Fahrbahn*.

Beispiel für unnötige Gefährdung der Radfahrer

Friedensstraße in Lorsch, Richtung Norden. Zuerst wird der Radfahrer gezwungen, die Fahrbahn zu überqueren, um auf den linken Geh- und Radweg zu kommen (linkes Bild). Dann soll er nach einem Kreisel weiterfahren um nach 100 Metern wieder die Straße zu überqueren (rechtes Bild).

Beide Situationen sind gefährlicher, als auf der Straße selber zu fahren, und verhindern unnötig ein zügiges Vorwärtskommen. Hinzu kommt der gemeinsame Geh- und Radweg, der nicht nur den Radfahrer zur Fußgeschwindigkeit zwingt, sondern auch durch eine Ausfahrt aus dem Wohngebiet verkehrgefährdend ist.



Foto: Matthias Gehrmann

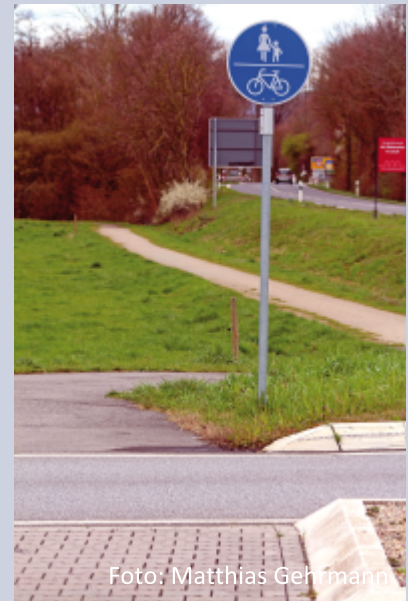


Foto: Matthias Gehrmann

Anschluss gesucht?

**Gleichzeitig für Vorderrad und Rahmen
bietet der funktionsoptimierte Anlehnbügel
BETA XXL perfekten Anschluss!
ADFC geprüft und empfohlen!**

Fahrradparker BETA XXL,
erfüllen die Anforderungen
der neuen DIN 79008
„Stationäre
Fahrradparksysteme“

Waldstraße 2
D-64584 Biebesheim
Tel.: (0 62 58) 55 52-0
Fax: 55 52-36 • E-Mail: info@orion-bausysteme.de
www.orion-bausysteme.de



Kooperation funktioniert!

Gespräch mit dem Bensheimer Stadtrat Adil Oyan

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad Club sieht sich als die nationale Interessenvertretung der Radfahrer. Um das über Jahrzehnte gesammelte know-how wirksam einbringen zu können, bedarf es der vertrauensvollen Zusammenarbeit mit den für den Radverkehr zuständigen politischen Gremien und dass diese den ADFC akzeptieren. Der ADFC Bergstraße pflegt seit längerem gute Beziehungen mit der Stadtverwaltung von Bensheim, um diese auf dem Weg zur Fahrradstadt zu unterstützen. Mit dem für Verkehr, Finanzen, Integration, Klimaschutz sowie Umwelt und Energie zuständigen Stadtrat Adil Oyan sprach der Bergsträßer Vorsitzende Matthias Gehrman über den gegenwärtigen Stand. Das umfangreiche Gespräch ist nachstehend mit den wichtigsten Aussagen wiedergegeben.

Radverkehrskonzept

Gehrman: Herr Oyan, als Stadtrat sind Sie unter anderem auch für den Radverkehr zuständig. Was sind Ihre persönlichen und beruflichen Interessen und wie fördern Sie den Radverkehr?

Oyan: Wie Sie wissen bin ich selber Radfahrer und nehme fast alle



Foto: Matthias Gehrman

Der Pfosten soll Autofahrer aufhalten, gefährdet aber leider auch Radfahrer.

beruflichen und privaten Termine innerhalb der Stadt mit dem Fahrrad wahr, und das ganzjährig. Dabei habe ich festgestellt, dass ich mit dem Fahrrad oft schneller bin als mit anderen Verkehrsmitteln. Den Radverkehr in Bensheim sicherer und besser zu machen, das sehe ich als meine Aufgabe an.

Gehrman: Bensheim hat wieder mal ein neues Radverkehrskon-

zept. Der ADFC war ja dabei eingebunden. Kritiker sagen uns jedoch: es werden immer nur Konzepte gemacht, aber passieren tut nichts, es hapert an der Umsetzung. Frage: Wie stellen Sie sich dazu und welche sind die Hauptpunkte des neuen Konzeptes?

Oyan: Dass nichts passiert, kann ich nicht bestätigen. Alle im Konzept festgelegten Maßnahmen, die in unsere Zuständigkeit fielen und rechtlich möglich waren, wurden umgesetzt bzw. angeordnet. Alle anderen Maßnahmen, die in die Zuständigkeit Anderer fallen, haben wir an die zuständigen Stellen weitergeleitet und um Stellungnahmen gebeten. Zu den von Ihnen angesprochenen Hauptpunkten, die politisch gewollt sind und auch umgesetzt wurden, nenne ich zum einen die Robert Bosch Straße, wo wir das Befahren durch LKW's von Osten kommend untersagt haben, was zu weniger Begegnungsverkehr innerhalb der Autobahnunterführung führt. Es sind auch bereits die Piktogramme aufgebracht, die allen Verkehrsteilnehmern signalisieren, dass hier mit Radfahrern zu rechnen ist. Die ursprüngliche Idee, die auch

Slalomfahren für die "Verkehrssicherheit"!



Foto: Matthias Gehrman

vom ADFC bevorzugt wurde, eine Einbahnstraße mit Tempo 30 zu realisieren, konnten wir leider nicht umsetzen, da die rechtlichen Vorgaben dies nicht zuließen (Adil Oyan erklärt an dieser Stelle ausführlich warum. Anm. der Redaktion).

Gehrmann: Für mich bedauerlich, da die Gesetzgebung immer noch zu sehr auf die Sicht der Autofahrer fokussiert ist. Der Einbahnstraßenvorschlag würde den Verkehr noch mehr reduzieren und damit die Gefahren vermindern.

Oyan: Zum anderen das Projekt Schwanheimer Straße/Am Rinnentor. Hier haben wir eine Lösung in der Umsetzung und zwar dergestalt, dass die Fahrradspur der Schwanheimer Straße bis zur Ampel an der B3 verlängert wird. Auf der gegenüberliegenden Seite werden dann ebenfalls Fahrradspuren bis auf Höhe Neckarstraße markiert. Wo dort der Fahrradweg endet, wird dann eine neu einzurichtende Tempo 30-Zone beginnen, die sich bis zur Bahnhofstraße zieht.

Anmerkung der Redaktion:

Matthias Gehrmann begrüßt die Maßnahme ausdrücklich als richtigen Weg. Dann beginnt eine ausführliche Diskussion über den Bereich der Fehlheimer Straße (der ADFC fordert hier schon lange eine Änderung des Zweirichtungs-Radweges), in deren Verlauf Adil Oyan eine grafisch aufbereitete Maßnahmenliste über alle Projekte und den aktuellen Stand vorlegt und mit Matthias Gehrmann diskutiert.

Gehrmann: Kritisch zu sehen ist aus unserer Sicht auch die Gängelung der Radfahrer durch unnötige Beschilderung der Radwegebenutzungspflicht, durch Umlaufsperrungen und Poller, Überquerung der Fußgängerzone usw. Wie



Foto: Elmar Tiburski

Weiß wovon er redet: Stadtrat Oyan ist selbst passionierter Radfahrer

kann man hier Verbesserungen für alle Beteiligten erreichen?

Oyan: Um hier kurz und bündig zu antworten: Natürlich wollen wir niemanden gängeln, weder die Rad- noch die Autofahrer. Manchmal muss man jedoch die Verkehrsteilnehmer zu ihrem Nutzen bzw. ihrer Sicherheit - und nur darum geht es letztendlich - etwas deutlicher hinweisen. Diskussionswürdig sind die von Ihnen angesprochenen Punkte aber allemal. (Auch hier folgt eine Diskussion über weitere von Matthias Gehrmann angeführte Beispiele. Anm. der Redaktion)

Schlussbetrachtungen

Gehrmann: Grundsätzlich darf ich abschließend anmerken, dass die Zusammenarbeit mit der Stadt Bensheim aus unserer Sicht gut ist und wir dort immer ein offenes Ohr für unsere Belange finden. Wenn ich einen Wunsch frei hätte, dann sollte der Radverkehr nicht immer nur an den Schwächsten ausgerichtet werden. Der Radfahrer ist ein ebenso denkendes We-

sen, wie der Autofahrer und entwickelt auch ein besonderes Gespür für Gefahren im Straßenverkehr. Das muss man uns nicht vorschreiben.

Oyan: Das sehe ich genau wie Sie, wobei es eben auch Radfahrer gibt, die gefährlich fahren. Wir können nicht alle Probleme lösen. Dasselbe gilt natürlich auch für PKW-Fahrer, die zum Beispiel gerne mal auf Radwegen parken. Hier versuchen wir es u.a. mit Piktogrammen, Markierungen und einem von uns produzierten Verkehrserziehungsfilm.

(<http://tinyurl.com/beverz>)

Auf jeden Fall werden wir die Zusammenarbeit mit Ihnen weiter führen und bitten Sie, sich ggf. nicht nur zu ärgern, sondern auch in Zukunft mit ihren Wünschen und Anregungen zu uns zu kommen.

Gehrmann: Vielen Dank. Wir freuen uns auf eine weitere erfolgreiche Zusammenarbeit mit Ihnen.

Das Gespräch wurde aufgezeichnet von Elmar Tiburski

Neuer Radweg zwischen Alsbach und Hähnlein

Ein großer Fortschritt, jedoch mit Mängeln in der kommunalen Planung

Die Gemeinde Alsbach-Hähnlein ist nach der Sanierung der L3112 eine der wenigen im Land Hessen, deren Ortsteile lückenlos mit einem Radweg verbunden sind.

Dank dieses Radwegs können heute Schüler aus den Ortsteilen Sandwiese und Hähnlein zur Melibokus-Schule in Alsbach sicher radeln. Dafür müssen sich aber geübte Radfahrer, die früher gerne auf den beidseitigen Mehrzweckstreifen auf der L3112 zügig gefahren sind, mit einer Leitplanke abfinden, die den einseitigen Radweg von der Fahrbahn trennt. Die Anschlüsse in Richtung Zwingenberg oder Bickenbach erfolgen nun über Umwege, die noch nicht ausgeschildert sind (Stand bei Redaktionsschluss im April 2016).

Bedauerlicher Verzicht auf Planung im Kreisverkehrsbereich

Das Ende des Zweirichtungsradwegs am Ortseingang Alsbach befindet sich an einem Kreisverkehr im innerörtlichen Bereich. Hier hätte die Gemeinde Alsbach-Hähnlein die Führung des Radverkehrs über den Kreisverkehr zwischen Ortsmitte und den neuen Radweg Richtung Ortsteile sorgfältiger planen müssen.

Statt professioneller Planung wurde aber aufgrund verkehrsbehördlicher Anordnung die Leitplanke etwa 20 Meter vor dem Kreisverkehr geöffnet, um den Radfahrern den Übergang zwischen Fahrbahn und Radweg zu ermöglichen.



Foto: Xavier Marc

Ergänzend wurden zwei rot eingefärbte Flächen auf der Fahrbahn markiert (Bild unten): ein Schutzstreifen zum Einfädeln in Richtung Kreisverkehr und eine Aufstellfläche zum Linksabbiegen auf den Radweg in Richtung Ortsteile. Der Abstand zwischen den beiden Flächen wurde aber so knapp kalkuliert, dass der Fahrer eines Linienbusses (Bild oben) nicht den geringsten Fahrfehler begehen darf, wenn sich Radfahrer auf diesen Flächen befinden.

Bürgermeister trifft sich nur einmal mit dem ADFC vor Ort

Hessen Mobil und der ADFC Darmstadt standen früh im konstruktiven Dialog, in dessen Rahmen zum Beispiel das Ende des Radwegs am Ortseingang Hähnlein

schon in der Planungsphase verbessert werden konnte. Anders mit der Gemeinde Alsbach-Hähnlein: trotz mehrmaliger Bitten des ADFC Darmstadt um Gespräche über den problematischen Kreisverkehrsanschluss in Alsbach kam es erst im September 2015 zu einem einzigen, halbstündigen Ortstermin mit Herrn Bürgermeister Rausch, als der Radweg baulich schon fertiggestellt war. Leider viel zu spät.

Der ADFC Darmstadt forderte daraufhin dennoch Nachbesserungen für diesen kritischen Bereich ein. Die Untere Verkehrsbehörde (Landkreis Darmstadt-Dieburg) lehnte diese mit der Begründung kategorisch ab, dass alle Verkehrsteilnehmer sich an die StVO zu halten haben. Es ist mit Verlaub anzumerken, Verkehrsteilnehmer sind keine präzisen Industriemaschinen, sondern fehlbare Menschen.

Vorfahrt für eine Betriebszufahrt

In dieser Hinsicht war ein interessanter Paradigmenwechsel zu beobachten: keine Vorfahrt erhielt der L3112 begleitende Radweg an der Kreuzung zur Ausgangsstraße aus dem Ortsteil Sandwiese und an der Zufahrt zur Kompostierungsanlage des Da-Di-Werks, obwohl die L3112 durchgehend als Vorrangstraße gilt (Bild nächste Seite). Radfahrer sollten vor aus- und einfahrenden Kfz geschützt wer-



Foto: Xavier Marc

den, so urteilte Bürgermeister Rausch in der Tagespresse über die

mangelnde Achtsamkeit einiger Kfz-Führer als Begründung für die-

se eher seltsame Anordnung.



Foto: Xavier Marc

Fazit

Der neue Radweg ist für Alsbach-Hähnlein eine Ortsteil integrierende und den Radverkehr fördernde Maßnahme, die vom Land Hessen fast vollständig finanziert worden ist. Für die Planung hätte sich die Gemeinde im Gegenzug aktiver und früher engagieren können. Nachholbedarf besteht diesbezüglich schon.

Xavier Marc

Ein gut eingespieltes Instrument zur Förderung des Radverkehrs

Seit mehr als sechs Jahren Radverkehrsschau in Bensheim

In Bensheim finden seit 2009 Radverkehrsschauen im zwei Jahresrhythmus statt. Eine Besonderheit in 2015 war, dass in diesem Jahr das vom Darmstädter Planungsbüro R+T Verkehrsplanung erstellte Radverkehrskonzept der Stadt Bensheim vorlag, an dessen Erstellung auch Bürger beteiligt waren und der ADFC mitwirkte. Dieses umfangreiche Werk mit seinen über 1000 Maßnahmen stellt in den nächsten Jahren die Basis für die Weiterentwicklung des Radverkehrs in der Stadt dar.

Die Radverkehrsschau läuft in Bensheim in folgenden Schritten ab:

1. Vorbereitung: Das zuständige Team der Stadtverwaltung bereitet auf Grundlage des Radverkehrs Konzepts (seit 2015) und der von Bürgern und ADFC eingebrachten Anregungen eine Maßnahmen-Liste vor, die anschließend in einem Gespräch zwischen Stadtverwaltung und ADFC abschließend diskutiert wird. 2015 waren das über 30 Maßnahmen.
2. Durchführung: An der Radverkehrsschau unter der Leitung des zuständigen Stadtrats fahren die Vertreter der beteiligten Behörden (Ordnungsamt, Polizei, Hessen mobil, kommunale Straßenbauabteilung) und ADFC mit dem Fahrrad die Punkte der Liste an, diskutieren die Maßnahme und versuchen vor Ort, sich auf eine Lösung zu verständigen.

3. Nachbereitung: Eine Mitarbeiterin der Stadt schreibt ein ausführliches Protokoll, das vor Veröffentlichung den Teilnehmern zur Stellungnahme vorgelegt wird; es enthält auch eine Begründung der vereinbarten Maßnahmen und ggf. abweichende Positionen, wenn keine Übereinstimmung erzielt wurde.

4. Umsetzung: Diese lässt sich gut anhand des Protokolls verfolgen und ggf. anmahnen.

Unsere Erfahrungen mit dieser Form der Abwicklung sind grundsätzlich positiv. Wichtig ist vor allem eine fundierte, argumentative Vorbereitung, um bei Gegenargumenten der anderen Teilnehmer gewappnet zu sein. Insbesondere kommen dabei von Seiten der Behördenvertreter die teils abwei-

chenden Sichtweisen der anderen Verkehrsteilnehmer zur Sprache und erfordern ein konstruktives Miteinander, das auch die Bereitschaft einschließt, ggf. Kompromisse einzugehen, ohne unser Ziel einer umweltfreundlichen, lebenswerten Stadt aus den Augen zu verlieren.

Planungsaufwendige Maßnahmen brauchen natürlich eine längere Vorlaufzeit außerhalb des beschriebenen Verfahrens, u.a. damit im Rahmen des kommunalen Haushaltsplans projektbezogene Mittel eingeplant werden können.

Die positiven Erfahrungen des ADFC Bergstraße in Bensheim haben übrigens auch unsere Nachbarstadt Heppenheim veranlasst, erstmals 2013 eine Radverkehrsschau durchzuführen.

Norbert Diehl

Auf der Verkehrsschau wird über den Schutzstreifen diskutiert.



Foto: Matthias Gehrmann

Verkehrssicherheitstraining mit Flüchtlingen

Ein wesentlicher Beitrag zur Integration

Mit der in den letzten Jahren stark angestiegenen Zahl von Flüchtlingen, die zu uns nach Deutschland gekommen sind und hier integriert werden sollen, stellt sich neben dem Spracherwerb und dem interkulturellem Training auch die Frage der Nahmobilität. Das Fahrrad ist hier eine gute, umweltfreundliche und preisgünstige Möglichkeit, zumal es zu meist gespendet wird oder für einen eher symbolischen Preis erworben oder gemietet werden kann. So konnten in den letzten Monaten viele Fahrräder an geflohene Kinder und Erwachsene übergeben werden, allein in Mühlthal bereits über 50 Stück. Zuvor wurden die Räder durch ehrenamtliche Helfer in einen verkehrstüchtigen Zustand versetzt.

Damit ausgestattet begeben sich die Asylbewerber dann auf die Straße. Die hiesigen Verkehrsregeln sind ihnen meist fremd. Regelüberschreitungen, Beinahe-Unfälle und – zum Glück bisher nur selten – Verkehrsunfälle mit Sach- und Personenschäden sind die Folge.

Die Aufgabe erfordert professionelle Hilfe

Die Helferkreise und Unterstützungsorganisationen, in denen der ADFC engagiert ist, vorneweg einige Standorte in der Region Bergstraße, haben das früh erkannt und sich an kompetente Partner gewandt, mit deren Hilfe Flüchtlingen die wichtigsten Verkehrsregeln in Theorie und Praxis vermittelt werden konnten.

Die Polizei, die ja die Verkehrserziehung in den Grundschulen durchführt, sah sich dazu nur unter Bedingungen befugt, die von der Zielgruppe nicht erfüllt werden konnten, z.B. Haftpflichtversicherung der Teilnehmer.

Auf Anfrage des Ausländer- und Migrationsamtes des Kreises Bergstraße hat der ADFC Bergstraße eine Kooperation vereinbart. Unterstützt durch den ADAC Moderator Ralf Drexelius wurden ab September 2015 eine Reihe von Fahrradverkehrstrainings mit Flüchtlingen durchgeführt. Nach der fachlichen Anleitung sind die Helfer ganz gut gerüstet, um die Kurse selbstständig fortzusetzen.

Schnell wurde erkannt, dass der Bedarf enorm ist und so wurde im Januar 2016 ein Multiplikatorentraining durch die Kooperationspartner organisiert und mit über 20 Teilnehmern erfolgreich durch-

geführt. Ein weiteres Training wurde im April 2016 absolviert, um die hohe Nachfrage von Freiwilligen aus den Hilfsorganisationen zu bedienen.

Vom Landesrechnungshof Hessen angemahnte Einsparungen bei den Jugendverkehrsschulen der Polizei sollten angesichts des verstärkten Bedarfs bei Flüchtlingen überdacht werden. In den Jugendverkehrsschulen besteht ein großes Potential an fachlicher Kompetenz, das für die neuen Aufgaben genutzt werden sollte, statt es abzubauen. Freiwillige Helfer können diese riesige Herausforderung allein nicht bewältigen. Die Sicherheit auf unseren Straßen für alle Verkehrsteilnehmer sollte ein ausreichendes Argument sein, hier auch auf Seiten der öffentlichen Hand mehr zu investieren.

Ernst Janka und Xavier Marc

Sicherheitstraining im geschützten Raum mit jugendlichen Flüchtlingen.



Foto: Matthias Gehrmann

STADTRADELN 2016 in Bensheim und Darmstadt

Gemeinsam für das Klima radeln

In diesem Jahr beteiligen sich die Städte Darmstadt und Bensheim wieder beim STADTRADELN, einer Kampagne des Klima-Bündnis e.V. mit dem Motto „Radeln für ein gutes Klima“. Das Klima-Bündnis hat das Ziel, Luft und Klima zu verbessern. STADTRADELN ist ein Wettbewerb auf mehreren Ebenen, bei dem möglichst viele Kilometer mit

dem Rad statt mit dem Auto zurückgelegt werden sollen. In den Kommunen treten mehrere Teams an, darunter bilden die Stadtverordneten ein eigenes und natürlich herausgehobenes Team. Sowohl in Bensheim wie in Darmstadt bildet der ADFC ein weiteres Team. Die Kommunen treten dann mit der Summe der Leistungen aller Teams

gegeneinander an. Im letzten Jahr haben beispielsweise in Bensheim 18 aktive Teams mit insgesamt 204 Teilnehmern in den drei Aktionswochen 33.500km mit dem Rad zurückgelegt.

Anmelden kann sich für die jeweilige Kommune jeder, der dort wohnt, arbeitet oder in einem Verein aktiv ist. Auf



www.stadtradeln.de kann man Kommune und Team auswählen und sich registrieren. Man trägt dort die gefahrenen Kilometer ein und kann die Ergebnisse des eigenen Teams sehen. Im Internet gibt es zudem ein Hand-

buch, in dem alle Schritte ausführlich beschrieben sind, wie z.B. die gefahrenen Kilometer täglich oder wöchentlich eingegeben werden können.

In Bensheim und Darmstadt gibt es ein ADFC-Team, an dem sich

Mitglieder und Nicht-Mitglieder beteiligen können. Wir freuen uns über viele Teilnehmer, die für ein besseres Klima mitradeln. Also: **Bitte umgehend anmelden!**
Norbert Diehl, Burkhard Walger



Darmstadt: 29.5. bis 18.6.
Das Team "ADFC wir fahren Rad" wird von Burkhard Walger geleitet.
walger@adfc-darmstadt.de

Bensheim: 2.6. bis 22.6.
Das Team "ADFC Bergstraße" wird von Norbert Diehl geleitet.
norbert.diehl@adfc-bergstrasse.de



Es geht bergauf

Die nächste Fahrradstraße in Darmstadt

Anfang April wurde die Pankratiusstraße als zweite Fahrradstraße Darmstadts eröffnet. Sie führt im Martinsviertel vom Rhönring bis zum Kantplatz. Auf einer Fahrradstraße dürfen Radfahrer nebeneinander fahren, und Autofahrer müssen Rücksicht nehmen. Wie das Darmstädter Echo feststellte, scheint sich auf den ersten Blick die Änderung in der Aufbringung von Farbe und der Anbringung von Schildern zu erschöpfen.

Gut: Rhönring-Querung

Uns fällt eine Neuerung an einem Ende sofort auf, die weit über Kosmetik hinausgeht: Radler können dort den Rhönring direkt queren! Dazu wurde eine Ampel extra für Radfahrer installiert. Sie besitzt eine Kamera, die Fahrräder

sicher erkennt, so dass der ungeliebte Druckknopf entfallen konnte. Eine andere Verbesserung ist die Vorfahrt an der Kreuzung mit der Liebfrauenstraße und mehr Platz für den fahrenden Verkehr zwischen Ruth- und Fuhrmannstraße: Dort darf nur noch auf einer Seite geparkt werden.

Enger Straßenraum

Die Fahrradstraße soll der flotten Fahrt für Radlerinnen und Radler vom Rhönring bis zur Uni dienen. Die durch beidseitiges Parken verengte Straße bringt allerdings sich begegnende Autos oft zum Stillstand, und so auch manchen Radler dahinter. Ausweichstellen oder eine Einbahnregelung für Autos könnten nützlich sein.



Kamera statt Induktionsschleife oder Druckknopf

Neue Rhönring-Querung für Radfahrer



Foto: Burkhard Walger

Teil eines Netzes

Die Fahrradstraße Pankratiusstraße sieht der ADFC als Teil einer zusammenhängenden Route von Arheilgen bis Eberstadt. Die Fahrradstraße Wilhelminenstraße und die gerade vom Magistrat beschlossene Fahrradstraße in Arheilgen bilden weitere Teilstücke. Der ADFC wünscht sich, dass die fehlenden Zwischenstücke fahrradfreundlich ausgebaut werden. Wir appellieren an die Stadt, daran zu denken, wenn bei der anstehenden Schulsanierung der Bürgerpark umgestaltet wird. Sie sollte dies ebenso im Sanierungsgebiet Mollerstraße berücksichtigen, wo die Grafen- und Zimmerstraße die gewünschte Verbindung schaffen würde.

Annelie von Arnim und Burkhard Walger

ADFC Team codiert 50 Fahrräder für Flüchtlinge in Darmstadt

Die fabrikneuen Räder wurden gespendet

Die Stadt Darmstadt hatte Anfang des Jahres 50 Fahrräder als Spende für Flüchtlinge von der Darmstädter Gemeinde der *Kirche Jesu Christi der Heiligen der Letzten Tage* erhalten. Die Räder wurden auf die vier Wohnheime verteilt und einzelnen Personen übergeben. Sie sollen aber auch Anderen zur Verfügung stehen.

Bereits frühzeitig wurde beim ADFC Darmstadt angefragt, ob wir die Räder codieren könnten. Die Individualisierung und Erkennbarkeit gehörte zum Nutzungskonzept dieser Räder. Gerade bei Rädern, die mehreren Nutzern zur Verfügung stehen sollen, ist der Code sehr hilfreich. Mit dessen Hilfe können aufgefundene Räder wieder den Betreibern der Wohnheime zurückgegeben werden.

Das Codierteam des ADFC mit Patrick Closhen, Jakob Seeberg und Andreas Seeberg haben am 22. April und am 3. Mai 2016 alle 50 Fahrräder codiert. Zusätzlich zu der Standardcodierung, die auf die



Foto: Marina Rotärmel

Darauf müsst ihr achten! Erläuterungen am Fahrrad.

Betreiber der Wohnheime ausgestellt ist, haben wir die Räder mit dem Codiergerät durchnummeriert, weil die Fahrräder bis auf die Rahmennummer identisch waren. So kann man sie jetzt auseinander halten und einzelnen Personen zuordnen. Außerdem haben wir den

künftigen Radfahrern ein paar Hinweise und Empfehlungen mit auf den Weg gegeben. Sie haben ihre gefährliche Flucht nach Deutschland vor Bürgerkrieg oder Verfolgung ja nicht unternommen, um in Darmstadt im Straßenverkehr zu Schaden zu kommen.

Der ADFC Darmstadt hatte bei der Mitgliederversammlung 2015 beschlossen, die Flüchtlingsarbeit in Bezug auf die Fahrradmobilität zu unterstützen. Deshalb kam von der Codiergruppe der Vorschlag, für diese Aktion keine Kosten in Rechnung zu stellen. Der Vorstand hat dies selbstverständlich und einstimmig beschlossen und damit auf eine Einnahme von 500€ verzichtet.

Andreas Seeberg



Foto: Marina Rotärmel

Das Codierteam mit Patrick Closhen (re.), Jakob Seeberg (m.) und Andreas Seeberg (li.).

Was ist die "Kirche Jesu Christi der Heiligen der Letzten Tage"?

"The Church of Jesus Christ of Latter-day Saints", so der englische Name, ist eine christliche Glaubensgemeinschaft, die 1830 von Joseph Smith jr. in Fayette im Bundesstaat New York gegründet wurde. Aus verschiedenen religiösen Gründen

streben die Angehörigen der Gemeinschaft nach möglichst vollständiger Erfüllung der Gebote des Evangeliums, darunter auch das Gebot der Nächstenliebe. Insofern ist die Spende der Fahrräder eine Erfüllung dieses Gebotes, denn Fahrräder bedeuten ein wenig Freiheit für die vor Drangsalierung und Tod geflüchteten Menschen.

Burkhard Walger

Fahrradstadtplan hilft Wege finden

Mit dem Fahrradstadtplan kann den Darmstädterinnen und Darm-



städtern der eine oder andere neue Weg aufgezeigt werden. Der Plan soll dabei Appetit auf häufigeres Radeln und Lust auf das Ausprobieren neuer Wege machen.

Die dargestellten Radrouten sind zumeist mit Rad-Wegweisern beschildert und daher vor Ort leicht zu finden. Mit dem praktischen Gitterliniennetz im Kilometerabstand ist es zudem einfach, Entfernungen im Plan selbst abzuschätzen. Zudem sind wichtige Strecken der Schülerradrouten mit aufgenommen, die beim Radroutenplaner Hessen auch interaktiv und individuell mit der jeweiligen Hausadresse angeboten werden.

Die wesentlichen Inhalte des Fahrradstadtplanes:

- Radhaupttrouten im maßstabsgetreuen Stadtplan samt Straßenverzeichnis und Sehenswürdigkeiten
- Detailplan: Radverkehr in der Fußgängerzone mit Radfahrbeschränkungen
- Detailplan: Fahrradabstellplätze

und Fahrradverleihstationen in der Fußgängerzone

- Fahrradstation Hauptbahnhof mit Öffnungszeiten und Parkgebühren
- Verleih von E-Bikes und Pedelecs
- Hinweise auf Radroutenplaner Hessen, Schülerradroutenplaner, Meldeplattform Radverkehr, weitere Radinformationen im städtischen Internet
- Fahrradhändler und Werkstätten
- Liniennetzplan DADINA (Eisenbahnen, Straßenbahnen, Busse)

Der Fahrradstadtplan ist im Bürgerberatungs- und Informationszentrum am Luisenplatz und in den Bezirksverwaltungen zu bekommen. Außerdem ist er im städtischen Internet zu finden.



Straßenverkehrs- und Tiefbauamt

Wir meinen:

Der Fahrradstadtplan Darmstadt ist ein gutes Angebot für Radfahrerinnen und Radfahrer. Er wird vom Straßenverkehrs- und Tiefbauamt Darmstadt fortlaufend gepflegt. Der ADFC Darmstadt wurde gebeten, eigene Informationen zum Plan beizusteuern. Sie, liebe Leserinnen und Leser, können uns dabei helfen, in

dem Sie uns ihre Verbesserungsvorschläge mitteilen, gerne auch per eMail an stadtplan@adfc-darmstadt.de. Wir hätten auf dem Plan gerne noch Informationen zur Art der Wege dargestellt, so z.B. ob es sich um einen benutzungspflichtigen Radweg handelt oder ob es wenige Autos auf dem Weg gibt oder wie gut er mit dem Rad befahrbar ist.

Fahrradtag rund um's Naturfreunde-Haus Pfungstadt

Die Naturfreunde und das FiZ – Frauen im Zentrum e.V. Pfungstadt hatten Sonntag, den 20.3.2016, bereits ihren vierten Fahrradtag mit Aktionen rund um das Fahrrad am Moorhaus veranstaltet. Trotz der schlechten Witterung standen zahlreiche gebrauchte, gute erhaltene Räder von klein bis groß zum Verkauf. Klapprad, Waveroller, Bobbycar, Roller, alles war dabei. Der Großteil des Angebotes konnte neue Eigentümer finden. Selbst ein Einrad fand einen neuen Fahrer. Der ADFC war vor Ort, um die Fahrräder zu codieren; von diesem Angebot machten in den drei Stunden 23 Radeigner Gebrauch, davon viele Pedelec-FahrerInnen.

Der ACE (Automobilclub Europa) informierte die Gäste mit der Rauschbrille, um zu verdeutlichen, dass sich Alkohol und Radfahren nicht verträgt. Radwegekarten der Fa. Meki rundeten das Informationsangebot ab. Das reichhaltige Kuchen- und Getränkeangebot der Naturfreunde verkürzte die Wartezeit für die Besucher.

Übrigens: Das Naturfreundehaus „Moorhaus“ hat jeden Sonntag von 11 bis 18 Uhr geöffnet. Hierher lohnt sich ein Radausflug für die ganze Familie - einfach den Picknick-Korb wie im Biergarten mitbringen, Getränke und Eis gibt es bei den Naturfreunden.

Monika Hübenbecker



Foto: Monika Hübenbecker

Viel geschafft – viel vorgenommen!

Mitgliederversammlung 2016 des ADFC Bergstraße

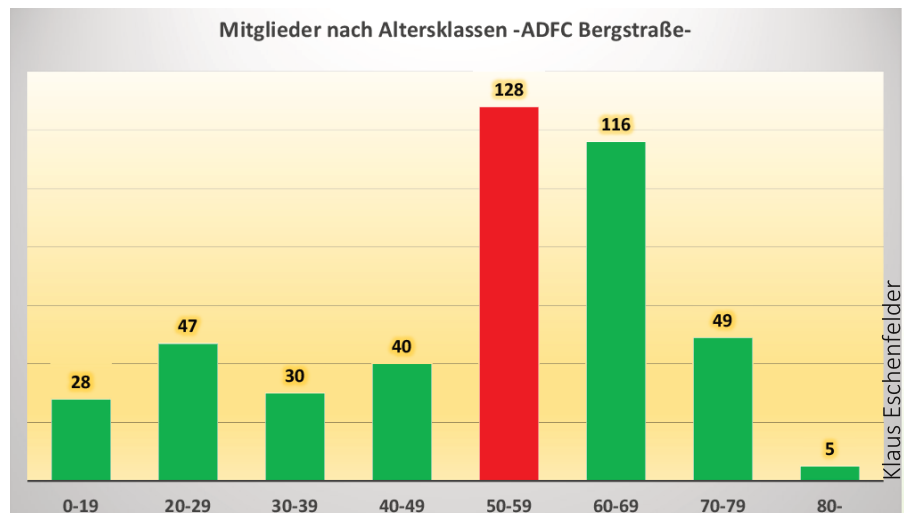
Am 8. März fand im Marienhaus in Heppenheim die turnusmäßige Mitgliederversammlung statt. Rund 35 Mitglieder waren der Einladung des Vorstandes gefolgt, um Rechenschaft über das vergangene und Informationen über das kommende Jahr zu erhalten. Da keine Vorstandswahlen anstanden, konnten die in der Agenda aufgeführten Punkte zügig und effektiv abgearbeitet werden. Nachstehend Interessantes und Wesentliches aus Vergangenheit und Zukunft.

Im abgelaufenen Jahr

Folgende Projekte wurden in 2015 angeschoben bzw. abgeschlossen:

- Erstellung eines neuen Flyers
- Verstärkung der Präsenz des ADFC in der Öffentlichkeit
- Anschaffung eines neuen, stabilen Infozettes, z.B. für die Gebrauchtradmärkte
- Gründung einer ADFC-Ortsgruppe in Viernheim
- Beteiligung am Radverkehrskonzept in Bensheim
- Unterschriftensammlung für Tempo 30 im Stadtgebiet von Lorsch
- Errichtung einer Fahrradabstellanlage am Naturschutzzentrum Bensheim
- Diverse Fahrrad- und Reparaturkurse für Flüchtlinge
- Erweiterung des Radfahrangebotes durch Rennrad- und Mountainbike-Touren

Der Vorsitzende des Vorstandes, Matthias Gehrman, bedankte



sich bei allen Vorstandsmitgliedern und Ehrenamtlichen für die aktive Mitarbeit, ohne die eine so erfolgreiche Tätigkeit gar nicht möglich gewesen wäre.

In diesem Jahr

Auch für das Jahr 2016 hat man sich viel vorgenommen:

- Durchführung einer Telefonaktion bei allen Mitgliedern, um die Bedürfnisse rund ums Radfahren noch besser zu erkennen
- Weitere Kurse zur Verkehrssicherheit für Flüchtlinge
- Verstärkung der Arbeit in den Kernbereichen Touren, Verkehrspolitik und Öffentlichkeitsarbeit
- Neues Angebot im Jahresprogramm: Vier Pedelec-Touren
- Erweiterung des Angebotes an Mountainbike- und Rennradtouren
- Vertiefung der Zusammenarbeit mit den Kommunen in der Verkehrspolitik
- Verstärkung und Verjüngung

bei den Tourenleitern

- Ausbau der Präsenz in der Öffentlichkeit mit dem Ziel, mehr Menschen für das Radfahren zu begeistern
- Je mehr Ehrenamtliche sich engagieren, desto vielfältiger und intensiver kann die Arbeit rund um das Radfahren durchgeführt werden.

Fazit

Aufgrund der ausführlichen Information, des gewachsenen Vertrauens und der geleisteten Arbeit erfolgte die Entlastung des Vorstandes und der Kassensführerin sowie die Genehmigung des Haushaltsplanes 2016 einstimmig. Dank des Einsatzes der Aktiven und des Vorstandes konnten in 2015 viele Projekte angeschoben und durchgeführt werden. Daher hat man sich auch für 2016 wieder viel vorgenommen. Am Ende der Mitgliederversammlung appellierte Matthias Gehrman an Alle, sich zu engagieren und an der Suche nach weiteren ehrenamtlichen Helfern für die vielfältigen und anspruchsvollen Aufgaben zu beteiligen.

Genannt werden soll an dieser Stelle eine lobende Erwähnung in der „Radwelt“ Ausgabe 1/2016 (dem offiziellen Organ des bundesweiten ADFC) im Editorial bezüglich der hervorragenden Arbeit mit den Flüchtlingen im Kreis Bergstraße.

Elmar Tiburski



ADFC Mitgliederversammlung 2016 in Darmstadt

Neue Satzung verabschiedet

In diesem Jahr fand die Mitgliederversammlung des Kreisverbands Darmstadt das erste mal nicht in der Fahrradstation statt. Wir waren zu Gast im Gemeindegarten des Gemeindezentrums der Paul-Gerhardt-Gemeinde in der Nähe des Waldfriedhofs im Westen Darmstadts. Dort war mehr Platz, und es stand eine gute Infrastruktur zur Verfügung.

Neue Satzung

Zu den vereinsrechtlichen Entscheidungen wie z.B. die Wiederwahl des Vorstands mit großer Mehrheit gehörte diesmal auch die Verabschiedung einer neuen Satzung. Das war notwendig geworden, weil unsere Dachverbände, der ADFC Hessen und der ADFC Bundesverband die Satzung ändern mussten. Da wir als Untergliederung dieser beiden Verbände natürlich keine widersprechenden Paragraphen haben dürfen, mussten auch wir die Satzung ändern. Naturgemäß war der Spielraum für die "Darmstadtisierung" der Sat-

zung sehr eng. Es wurde jedoch mit großer Mehrheit beschlossen, dem Landkreis bei der Namensgebung mehr Bedeutung zu verschaffen. Deshalb heißt der Verein im langen Namen jetzt "ADFC Darmstadt-Dieburg e.V."

Es fehlen Mitarbeiter

Der Vorstand und die Arbeitsgruppen berichteten über ihre Tätigkeiten im letzten Jahr. Zusammenfassend kann man sagen: Für die Dinge, die wir gerne machen würden, sind einfach zu wenig Aktive vorhanden. Die Vorstandsmitglieder sind in ihren Aktivitäten im Bereich Verkehrspolitik und "Kundenservice" so stark eingebunden, dass die eigentliche Vorstandsarbeit hauptsächlich in Abstimmungen über die zukünftige Ausrichtung des Vereins und Entscheidungen zu Fragestellungen aus der Arbeit der anderen Aktiven besteht. Nebenbei müssen auch die "irdischen" Dinge des Vereins geregelt werden.

Luftkurort Darmstadt

Als Ausblick und Auftrag für dieses Jahr hat Thomas Grän seine Vision von einem "Luftkurort Darmstadt" vorgestellt. Die dazu nötige Sensibilisierung von Mitbürgern und Politikern wollen wir mit einem "Nachhaltigkeitsfrühstück" im Rahmen des von der Stadt initiierten "Masterplan Darmstadt 2030+" zur Verbesserung der Luftqualität erreichen. Dazu ist vorgesehen, dass Interessierte Bürger mit Stühlen und Essen versehen in den Herrngarten kommen, um wie bei dem bekannten "Diner en Blanc" zu speisen und miteinander ins Gespräch zu kommen. Fachleute sollen als Gesprächspartner zur Verfügung stehen.

Es gibt also viel zu tun, dieses Jahr. Dafür können wir immer Hilfe gebrauchen. Eine eMail an info@adfc-darmstadt.de mit einem Hilfsangebot würde uns sehr freuen.

Burkhard Walger

Fünfter Fahrradaktionstag in Darmstadt

Am 29. Mai gehört der Marktplatz den Radfahrerinnen und Radfahrern

Der Fahrradaktionstag wird vom ADFC Darmstadt gemeinsam mit anderen Verbänden und freiwilligen Helfern organisiert. Diese Aktion möchte den Darmstädtern Freude am Radfahren vermitteln.

Fahrradhändler aus Darmstadt und Umgebung zeigen, welche spannenden Entwicklungen es auf dem Fahrradmarkt gibt. Die Varianten von Rädern werden immer vielfältiger, vom Lastenrad bis zum Reha-Rad reicht das Spektrum. Eine ganz wichtige Entwicklung ist der „elektrische Rückenwind“, auch Pedelec oder E-Bike genannt. Viele Menschen kommen dadurch wieder zum Radfahren und legen weite Strecken zurück. Händler, die an einem Stand interessiert sind, mögen bitte eine eMail an aussteller@fahrradaktionstag-darmstadt.de schreiben.

Fahrradflohmarkt

Auf einem Fahrradflohmkt kann man günstig gebrauchte Fahrräder kaufen bzw. verkaufen. Vom „Bahnhofsrad“ über historische Schätzchen bis zum Kinderrad wird sicher auch dieses Jahr wie-

der Vieles dabei sein.

Fahrradcodierung

Der ADFC-Darmstadt wird mit einem großen Info-Stand vertreten sein und bietet die Fahrrad-Codierung gegen Diebstahl an. Wer sein



Foto: Stefan Opitz

Rad auf dem Fahrradaktionstag codieren lassen möchte, findet im Internet Informationen und die Links zum Herunterladen der Formulare unter www.adfc-darmstadt.de/codierung/info. Wer bei der Suche nach der Rahmennummer nicht fündig wird, dem helfen die Experten auch vor der Codierung gerne noch. Je besser die Formulare ausgefüllt sind, desto mehr Räder können wir codieren und desto schneller kommen alle dran.

Für Kinder gibt es einen Fahrrad-

parcours, bei dem sie ihre Geschicklichkeit auf dem Kinder- oder Lauftrad testen können. Wer sich dann noch austoben möchte, kann gleich nebenan die Hüpfburg nutzen.

Fahrrad-Check

Ist mein Fahrrad noch verkehrssicher? Brauche ich neue Bremsbeläge? Funktioniert das Licht? Antworten auf diese und andere Fragen zum Fahrrad kann man beim Fahrrad-Check bekommen.

Winterdreck?

Auch für den Frühjahrsputz des Rades ist gesorgt. Die Fahrradwaschanlage wird wieder da sein.

Kommen Sie doch vorbei und schauen Sie sich um! Wer Zeit hat und uns beim Aktionstag helfen mag, kann sich per eMail an helfende@fahrradaktionstag-darmstadt.de oder info@adfc-darmstadt.de wenden.

Annelie von Arnim

Weg vom Auto!

10.000 km mit dem S-Pedelec

Nachdem ich im Kettenblatt 2/2014 über meine Überlegungen und meine Motivation berichtete, den Arbeitsweg mit auf einem Fahrrad mit Motorunterstützung zurück zu legen, möchte ich heute über den Fortgang berichten. Für Diejenigen, die den ersten Teil nicht gelesen haben: mein Arbeitsweg von Heppenheim nach Erbach im Odenwald beträgt 37 km mit 700 Höhenmeter.

Die Gegebenheiten

Ich war damals schon begeistert und kann heute sagen, dass sich die Begeisterung bei nicht gelegt hat. Hatte ich am Anfang Bedenken hinsichtlich des Verschleißes, so muss ich sagen, er bewegt sich

im Rahmen. Eine Kette hält in der Regel 1500km, nach drei Ketten war jeweils das Motorritzel zu erneuern. Ansonsten wechselte ich einmal Bremsbeläge vorne und einen Hinterradreifen. An besonderen Vorkommnissen waren da noch eine gebrochene Felge hinten und eine vibrierende Nummernschildhalterung. Aber das waren alles keine großen Sachen, verglichen mit der Hauptschwachstelle des Gesamtsystems, nämlich des Akkus. Hat er anfangs seine volle Kapazität, so verliert er sie nach und nach. Nach 150 Ladungen hat er dann deutlich über 10% verloren. Dann heißt es Haushalten mit der Energie. Die Fahrtdauer hat sich so um etwa 5 Minuten erhöht. Bei

heftigem Gegenwind muß ich dann die Unterstützungsstufe zurücknehmen. Um dem Akku bei tiefen Temperaturen auf die Beine zu helfen, habe ich ihm eine Thermohülle spendiert. Es gibt darüber geteilte Meinungen, meine Erfahrung ist jedenfalls positiv, gerade bei Temperaturen um den Gefrierpunkt.

Aufrüsten bringt`s

Erfreut las ich dann vor einem halben Jahr, dass es einen neuen um 100Wh größeren Akku gibt. Also 500 statt 400Wh. Der Preis von 850€ war zwar heftig, aber ich habe die Investition nicht bereut. Man fährt schon wesentlich entspannter, wenn man weiß, dass der Akku halten wird, ohne sich einzuschränken zu müssen. Zu guter Letzt habe ich dem Rad noch einen großen Computer, einen Nyon, spendiert. Aber den einfach nur gegen den alten austauschen ging auch nicht so einfach. Die Motorsoftware musste noch aktualisiert werden. Mit der neuen Technik bekommt man halt Probleme, die bis dahin unbekannt sind. Der Eine oder Andere wird mir sicher beipflichten, wenn er an die Technik in seinem Auto denkt!

Komplette Alltagstauglichkeit

Ein Gedanke trieb mich seit dem Erwerb des Pedelecs immer um. Wie könnte ich noch mehr auf ein Auto verzichten? Das heißt auch die täglichen Besorgungen, wie Einkaufen, Friseur und Anderes, mit dem Fahrrad zu erledigen. Bei einer Werksbesichtigung der Firma Riese&Müller in Weiterstadt

Der Autor freut sich über sein neues Lastentaxi



Fotos: Brigitte Schmitt-Drawitsch

konnte ich dann deren Cargo Bike testen und war einfach nur begeistert. Das „Load“ entsprach genau meinen Erwartungen. Nur hatte es zu dieser Zeit noch den „alten Bosch-Antrieb“. Auf Nachfrage wurde mir mitgeteilt, dass an der Überarbeitung auf den neuen Antrieb bereits gearbeitet würde. Ich musste mich noch ein halbes Jahr gedulden, und habe mir dann die neue Version zugelegt. Mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 200kg, einer großen Cargo-Kiste vorne kann man wirklich seine Einkäufe ohne Auto erledigen. Oder man nimmt die Cargo-Kiste ab und kann vier Getränkekisten laden. Da ich das Rad ebenfalls in der S-Pedelec Version gekauft hatte, nehme ich es auch gelegentlich für den Arbeitsweg, nur muss ich dann zwei Akkus mitnehmen. Für einen ist das Bike dann doch zu schwer.

Ausblick:

Nachdem ich zu Hause meinen Wunsch nach einem komfortableren S-Pedelec geäußert hatte, ging mein derzeitiges Gefährt an meine Lebensgefährtin. So werde ich http://www.transportation-design.org/cms/upload/DOWNLOADS/150916_Abschlussbericht_Pedelection_final.pdf



Fotos: Brigitte Schmitt-Drawitsch

Die Zwei können ein Auto überflüssig machen!

demnächst weiter aufrüsten und mir ein vollgefedertes Riese&Müller Rad, ein Delite, mit einer Rohloff-Nabe zulegen. Der Weg vom Auto geht bei uns weiter, und ich bin gespannt, was uns die Zukunft bieten wird. Meine Hoffnung ist, dass sich die Akkutechnik schnell weiterentwickelt, denn am

Akku hängt das ganze System. Steuerung und Motor sind ausgereifte Komponenten und absolut alltagstauglich.

Ralf Dickhaut



spiel spaz

sponsored by Merck

Wir mögen's lebendig! Darum freuen wir uns, dass wir so viele tolle Projekte in der Region unterstützen dürfen: in den Bereichen Schulbildung, Sport, Kultur – und Nachbarschaft.

MERCK.de

MERCK

Call a Bike

Bei Anruf: Fahrrad!

Haben Sie schon einmal die rot-silbernen Räder mit dem Aufkleber „Call a Bike“ in Darmstadt gesehen? Es gibt immerhin 350 Stück, die entweder an einer der Stationen geparkt sind oder gerade durch die Stadt flitzen. Ich denke „Call a Bike“ soll stehen für „Anrufen und Losfahren“.

Ganz so einfach ist es dann doch nicht. Zuerst muss man sich unter www.callabike.de registrieren und für einen Tarif entscheiden. Entweder man zahlt 49€ Jahresbeitrag, dann ist die erste halbe Stunde bei jeder Radnutzung kostenlos und jede weitere halbe Stunde kostet einen Euro. Oder man entscheidet sich für 3€ Jahresbeitrag und muss aber einen Euro von der ersten halben Stunde an zahlen.

Studenten aller drei Darmstädter Hochschulen brauchen keinen Jahresbeitrag zu zahlen und erhalten dennoch die ganze erste Stunde kostenlos. Infos dazu gibt bei den Hochschulen. Dass Studenten diesen Vorteil genießen, kommt nicht von ungefähr. Der AStA der TU Darmstadt hat das Darmstädter Leihradsystem 2014 initiiert. Kosten von 2,38€ pro Semester werden von allen Studenten und Studentinnen über die Semestergebühr bezahlt. Bei fast 40.000 Studenten ist das ein substantieller



Foto: Burkhard Walger

Beitrag.

Ist die Hürde der Registrierung geschafft, kann man nicht nur in Darmstadt sondern auch in vielen anderen Städten, wie Frankfurt, Mannheim, Heidelberg, Kassel, Rüsselsheim, Mainz, Wiesbaden, Marburg oder München ein Rad leihen. Dazu genügt ein Anruf. Noch einfacher wird es, wenn man die App „Call a Bike“ der DB auf dem Smartphone installiert hat. Die App zeigt weiterhin auf einer Karte an, wieviele Räder an den einzelnen Stationen stehen.

In Darmstadt wird das System zu 90% von Studenten genutzt. Warum wohl? In Hamburg ist die

erste halbe Stunde für alle Nutzer kostenlos, und das System hat deutlich mehr Nutzer als

andernorts. In Kassel ist die erste halbe Stunde immerhin für Inhaber von Jahreskarten des Verkehrsverbunds kostenlos, und Einzelkarteninhaber erhalten eine Vergünstigung. In Paris gibt es Tageskarten, so dass Touristen die Stadt per Rad erkunden können. Ideen für Darmstadt gibt es also noch viele, aber ein Angebot besteht und das ist gut!

Annelie von Arnim



BIKE & SPORTS
SEEHEIM Rad und Triathlon
a. d. Bergstraße

Darmstädter Str. 15
64342 Seeheim

Telefon: 06257/5060560 Email: info@bikesports-seeheim.de



Immer wieder Montags Radfahr-Angebot für spezielle Zielgruppen

Der ADFC Kreis Bergstraße, der vor zwei Jahren sein 25jähriges Jubiläum begehen konnte (wir haben im Kettenblatt ausführlich darüber berichtet), hat dank aktiver Mitglieder sein Angebot ständig erweitert. So gibt es mittlerweile für fast jeden Anspruch an die Freizeitgestaltung seiner Mitglieder und Gäste ein entsprechendes Angebot, sei es auf dem Rad, bei Info-Veranstaltungen oder bei Wanderungen in der dunklen Jahreszeit. Seit 2012 haben wir auf Grund einer Idee unseres Aktiven Siegbert Pöhlmann (Sigi) und mit Unterstützung des Vorstandes auch regelmäßige Montagstouren im Programm.

Das Angebot

„Anfangs hatten wir nur Rentner und Pensionäre im Blick“ meint Tourenleiter Sigi. „Daher stand das gemütliche Radeln in flachem Gelände, auf gut befahrbaren Wegen und im moderaten Tempo im Vordergrund. Aus Sicht der Teilnehmer möglichst noch bei ständigem Rückenwind, immer im Wald und im Sommer nicht zu heiß und ohne Regen. Natürlich waren nicht alle Vorstellungen realisierbar, aber die Richtung war vorgegeben“.

Das bisher „Ü50er“ genannte Angebot richtete sich daher an all diejenigen, die aus Altersgründen nicht mehr im Berufsleben stehen. Mittlerweile nehmen auch gerne alle jene das Angebot an, die am Montag frei haben z.B. die Berufsgruppen der Friseur, Museumswärter, Wirte oder Pfarrer. Letzt-

lich ist jeder gern gesehen, der montags Lust und Zeit hat. Das Alter spielt dabei keine Rolle. Deshalb wurde jetzt die Gruppe in „Montagsradler“ umbenannt.

Während der offiziellen ADFC-Fahrradsaison finden die Touren alle 14 Tage statt und sind im Tourenheft ausgeschrieben

Die Durchführung

Damals wie heute trifft man sich um 10.00 Uhr am Bensheimer Bahnhof. Gleich bei der ersten Tour hatten sich rund ein Dutzend Interessierte eingefunden. Inzwischen gibt es einen Stamm von rund 20 bis 25 Radlern im Alter von 40 bis 85 Jahren, die mehr oder weniger regelmäßig an den Montagstouren teilnehmen. Da man über Mittag unterwegs ist, hat Sigi auch die Aufgabe neben der Tourenleitung die Mittagsrast, möglichst in einem schönen Restaurant, zu organisieren. Was am Montag nicht immer eine einfache Sache ist, da eben viele Betriebe Ruhetag haben. So werden dann auch schon hin und wieder Picknicks organisiert, bei denen jeder etwas mitbringt oder die mitfahrenden Damen zeigen, wie gut sie Kochkäse machen können. „Erradelt“ wurden in den vergangenen vier Jahren die Wege nach Weinheim, Ladenburg, Worms, Gernsheim, Guntersblum bis nach Darmstadt. Da kamen dann schon öfter mal knapp 70 Kilometer zusammen. Bei entsprechenden Pausen und bei guten Plaudereien, die natürlich auch dazu gehören, ha-



Foto: Siegbert Pöhlmann

Tourenleiter Sigi und der Autor an einer Reparaturstation für Fahrräder am Rhein-Rhone-Kanal.

ben aber immer noch alle die Tagestour geschafft. Auch wenn das Wetter und die Wege einmal nicht so optimal waren.

Mehrtagestouren

Ein besonderer Leckerbissen waren die zwei Mehrtagestouren, die Sigi bisher organisiert hat.

Gern erinnert er sich: „Die Erste begann mit einer Zugfahrt nach Ansbach, dann mit dem Rad nach Rothenburg o.d.T. Nach einer ausführlichen Besichtigung des wunderschönen Ortes und der ersten Übernachtung radelten wir den kompletten Taubertal-Radweg entlang bis zur Mündung nach Wertheim. Dann wechselten wir zum Maintalradweg und fuhren über Miltenberg, Aschaffenburg weiter nach Seligenstadt und von da aus mit der Bundesbahn zurück nach Bensheim. Die zweite Tour führte uns nach Sasbach am Kaiserstuhl, wo wir Quartier bezogen und uns von dort aus die schönsten Ziele erradelten. Unter anderem Colmar mit seiner sehenswerten Altstadt, Breisach mit dem Münster und die Brauereistadt Riegel. Alles bei schönstem Sonnenschein und guter Laune. Ein unvergessliches Erlebnis für alle Beteiligten.“

In der Altstadt von Colmar.



Foto: Siegbert Pöhlmann

Resümee:

Die Touren am Montag haben sich beim ADFC Bergstraße bewährt und etabliert. Damit sich nicht nur die „Ü50er“ angesprochen fühlen wird die Gruppe seit diesem Jahr als die „Montagsradler“ geführt. Inzwischen hat Sigi mit Axel und Rudolf auch zwei weitere Tourenleiter gewinnen können, um bei Bedarf eine gewisse Entlastung zu haben. So kann auch 2016 wieder eine erlebnisreiche Radelsaison für die „Montagsradler“ werden.

Elmar Tiburski



Foto: Siegfert Pöhlmann

Buchtipp Fahrradfreunde – Ein Lesebuch

Im Juni 2015 veranstaltete der ADFC Bergstraße eine literarische Fahrradtour durch das Ried zum Naturschutzzentrum Bergstraße. In den Fahrpausen las die Heppheimer Buchhändlerin Irene Menninger aus „Fahrradfreunde – Ein Lesebuch“. Nachstehend ihre kurze Rezension:

Schon beim in die Hand nehmen und Durchblättern entfaltet das im Diogenes Verlag erschienene Lesebuch für Fahrradfreunde einen ganz eigenen Reiz. Das liegt an den zauberhaft zarten, heiteren Zeichnungen von Jean-Jacques Sempé. Versammelt sind in diesem Bändchen ganz unterschiedliche Autoren. Ob Mark Twain, Kurt Tucholsky, Christian Morgenstern oder Siegfried Lenz, Patrick Süskind

oder Axel Hacke, eine besondere Beziehung zum Fahrrad scheinen sie alle gehabt zu haben. Wie auch Paul Tamburin, der Fahrradhändler in Sempés Geschichte, dessen großes Geheimnis durch ein dramatisches Ereignis gelöst wird, bei dem man schließlich mit ihm zusammen herzlich lachen kann. Oder man erlebt in Guareschis Erzählung den Diebstahl von Don Camillos Fahrrad und den verblüffenden Umgang mit dem Dieb. Martin Suter nimmt uns mit in ein Fitnessstudio und lässt uns an Herrn Benders Gedanken auf dem Crosstrainer teilhaben. Gedichte, kurze und längere Geschichten, heiter oder nachdenklich, dieses Büchlein eignet sich zum Vorlesen, selbst Durchschmökern und natürlich als

Geschenk für alle, denen das Zweirad mehr als nur ein Fortbewegungsmittel ist.

Am 12. Juni startet in Heppenheim zum zweiten Mal eine Fahrradtour unter dem Motto "Bike und Buch", organisiert und geführt von Matthias Gehrman. Als Unterbrechung auf einer reizvollen, nicht zu anstrengenden Strecke gibt es Vorlesepausen im Grünen. Die Buchhändlerin Irene Menninger wird ihre Mitradlerinnen und Mitradler mit einem neuen Buch, bzw. Kostproben daraus überraschen.

Irene Menninger
Fahrradfreunde,
Ein Lesebuch,
Diogenes Verlag 16,90 €
ISBN 978-3-257-06863-4



Fotos: Matthias Gehrman



Touren-Tipp

Ohne Mountainbike durch den Odenwald

Der Odenwald hat sich in den letzten Jahren zu einem Eldorado für Mountainbiker entwickelt. So lockt im Mai bereits der 4. Mountainbike-Tag Sportbegeisterte und Freizeittouristen aus der erweiterten Region nach Fürth in den Odenwald. Mittlerweile gibt es ein ganzes Netz von Mountainbike-Touren im Geo-Naturpark Bergstraße-Odenwald. Umso erfreulicher ist es, dass nunmehr auch eine Tourenrad-Tour angeboten werden kann, die sicher auf breite Resonanz stoßen wird: Die Tour Weschnitztal/Überwald.

Nachstehend finden Sie dazu eine Beschreibung der „Zukunftsinitiative Überwald & Geo-Naturpark Bergstraße-Odenwald“. Die Kettenblatt-Redaktion wünscht viel Vergnügen beim Ausprobieren.

Radroute Weschnitztal/Überwald

Die Radroute Weschnitztal/Überwald verbindet die Berg-

straße mit dem Odenwald. 58 km legt man zurück, wenn die Tour am Bahnhof der "Zwei-Burgen-Stadt" Weinheim an der Bergstraße startet und endet bzw. wenn man die komplette Runde fährt.

Die Radroute lässt sich durch den hessischen Odenwald variabel gestalten, denn die durchgehend ausgeschilderte Strecke führt an den Bahnhöfen Birkenau, Mörlenbach, Rimbach und Fürth vorbei: Ein- und Ausstieg in den Routenverlauf können also im Weschnitztal in Verbindung mit einer Bahnreise erfolgen.

Hinter Weinheim fährt man entlang der Weschnitz nach Birkenau, dem "Dorf der Sonnenuhren". Einige Höhenmeter gilt es hinter Mörlenbach hinauf auf die Kreidacher Höhe zu überwinden, bevor man den Überwald erreicht (als Alternative bietet sich eine Fahrt hinauf nach Wald-Michelbach mit der Söldraisine an). Dabei genießt man



Immer diesem Zeichen nach

kilometerlang die Idylle des Odenwaldes: ruhige Bachtäler, sanfte Wiesenlandschaften, ruhige Wälder und weite Ausblicke. Auf der Trasse der ehemaligen "Überwald-

E-Bike Center

Bergstraße

Ihr Spezialist für Fahrräder
... und alles was dazu gehört!

 **Olek's Radsport**


Olek's Radsport GmbH · Lars Oleknovicus
64683 Einhausen · Mathildenstraße 54
Tel. (06251) 5 30 39 · www.oleks-radsport.de

bahn" verläuft die Route durch das Ulfenbachtal bis nach Wahlen, bevor der Bergrücken der Tromm auf 475 Meter Höhe zu überqueren ist

und wieder herrliche Ausblicke in den Odenwald und die Rheinebene freigibt. Anschließend geht es durch tiefgrüne Wälder hinab ins


Weschnitztal mit seinen lieblichen Streuobstwiesen und vielen Einkerzmöglichkeiten.
Dirk Dewald

Wissenswertes zum Verlauf des Rundkurses

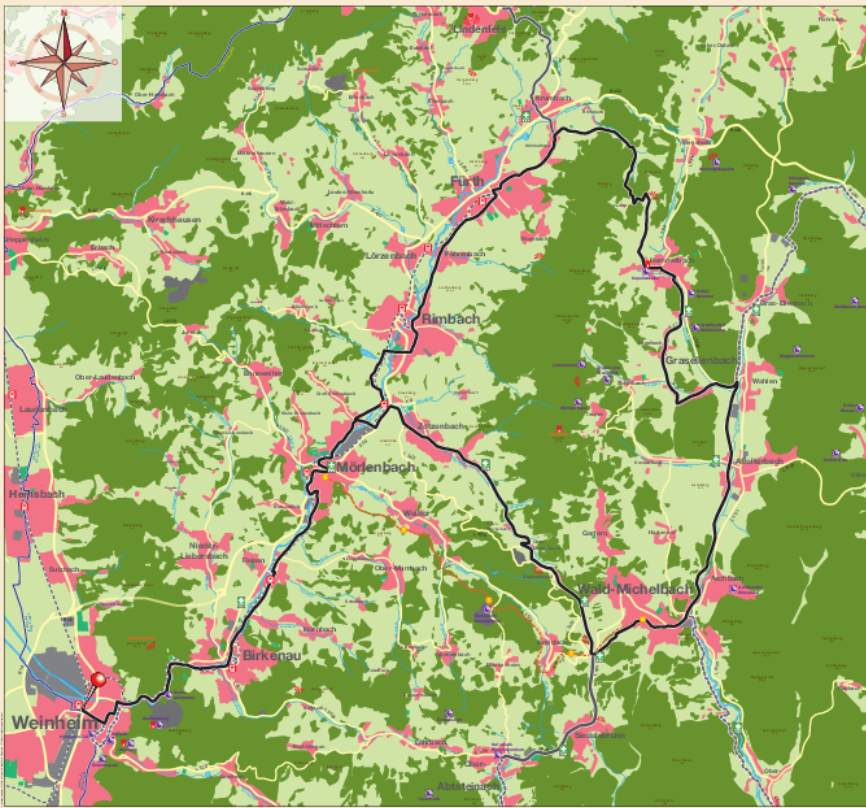


GEO-NATURPARK Bergstraße-Odenwald

assisted by UNESCO



Radroute Weschnitztal-Überwald




Weinheim an der Bergstraße

Die Große Kreisstadt Weinheim, mit rund 45.000 Einwohnern (2016) größte Stadt im Rhein-Neckar-Kreis, ist ein wichtiges Mittelzentrum an der Grenze zu Hessen und das Tor von der Rheinebene zum Odenwald. Von weitem ist die "Stadt der zwei Burgen" erkennbar an der Silhouette mit der Ruine Windeck (um 1100 als Schutzburg des Klosters Lorch erbaut) und der Wachenburg (Anfang des 20. Jahrhunderts als Mahmal für die Opfer von Kriegen entstanden), aber auch mit dem höchsten Steinhilf-Deutschlands.

Die erste Besiedlung an dem Ufer der Weschnitz ist aus dem Jahr 750 n. Chr. überliefert. Ihre Blütezeit erlebte Weinheim im späten Mittelalter, als der Kurfürst von der Pfalz abseits des Dorfs an der Weschnitz eine neue Siedlung unterhalb der Burg Windeck anlegte. Die Erdeneinfriedung als Stadt entstand im Jahr 1504. Teile der Stadtmauer und Wehrtürme sind erhalten geblieben, das Schöne Gärtchen ist in der südlichen Altstadt ein heute ein denkmalgeschütztes sanieretes Wohngebiet. Aus der kurfürstlichen Zeit sind markante Gebäude erhalten, unter anderem das Schloss heute Sitz der Stadtverwaltung und das Altes Rathaus am Marktplatz.

Am Ufer der Weschnitz liegen in dichtem Abstand sechs denkmalgeschützte Mühlen, die bis zum 19. Jahrhundert die Entwicklung Weinheims zur Industriestadt begleiteten. Die unterste Mühle ist 1460 erstmals urkundlich erwähnt, aber Mähdorn aus der Römerzeit weisen auf eine viel frühere Zeit der Nutzung hin. Hinter einem Bogen des geschützten Mühlentals Biosphärenreservat steilen Steinhilf-Bäumen auf (Gleichenbergsee, 200 Meter), deren Pflanzengestein vor allem im Straßen- und Wegbau Verwendung findet. Der Abbau am Wachenberg begann um das Jahr 1929, 1929 aber heute andere Bereiche, danach der Betrieb immer mehr der Wachenburg, dem Wehrturm Weinheim, genähert hat. 2015 hat das Bundesverwaltungsgericht Leipzig entschieden, dass der Steinhilf nicht auf Kosten der Berg-Silhouette erweitert werden darf.

Mit den „Grünen Mähdorn“ (unter anderem der Schau- und Sichtungsgarten Hermannshof, Schlosspark und Exotenwald) und der gut erhaltenen historischen Bausubstanz zeigt sich Weinheim seinen Besuchern als Paradies mit vielen Attraktionen. Der forstende Marktplatz, gesäumt von Bäckern, Cafés und Restaurants, ist das Herz der Altstadt mit besonders viel mediterranem Flair. Weinheim ist bekannt und geschätzt als Wohnort und Ausflugsziel – als Stadt, die besonders viel Lebensgefühl bietet. Man spricht von einer Stadt, die aufgrund gemüht ist. Touristisch ist Weinheim eingebettet in die „Ferienstraße Bergstraße“ und in den Geo-Naturpark Bergstraße-Odenwald. Vom Zentralen Omnibusbahnhof besteht Anbindung in die Innenstadt und alle Örtliche, mit der Weschnitztalbahn in den Odenwald zu zahlreichen weiteren Ausflugszielen.



- Oberort
- Steinhilf
- Aussichtspunkt
- Historisches Gebäude
- Schar Graben
- Geopark
- Anfahrtspunkt für Haltegruppeneigen

- Hauptstraße Weschnitztal-Odenwald (Bf 1/3)
- Neben- / Nebenstraße / „Ländchen“
- 2-stufiger Höhenwechsel / Änderung
- Steigzeit / Planung, Steinhilf, Niederort
- Hochwassergebiet
- Dörfchen

Quelle: Bergstraße-Odenwald und Geo-Naturpark Bergstraße-Odenwald
© Geo-Naturpark Bergstraße-Odenwald
© 2016/17/18/19/20/21/22/23/24/25/26/27/28/29/30/31/32/33/34/35/36/37/38/39/40/41/42/43/44/45/46/47/48/49/50/51/52/53/54/55/56/57/58/59/60/61/62/63/64/65/66/67/68/69/70/71/72/73/74/75/76/77/78/79/80/81/82/83/84/85/86/87/88/89/90/91/92/93/94/95/96/97/98/99/100/101/102/103/104/105/106/107/108/109/110/111/112/113/114/115/116/117/118/119/120/121/122/123/124/125/126/127/128/129/130/131/132/133/134/135/136/137/138/139/140/141/142/143/144/145/146/147/148/149/150/151/152/153/154/155/156/157/158/159/160/161/162/163/164/165/166/167/168/169/170/171/172/173/174/175/176/177/178/179/180/181/182/183/184/185/186/187/188/189/190/191/192/193/194/195/196/197/198/199/200/201/202/203/204/205/206/207/208/209/210/211/212/213/214/215/216/217/218/219/220/221/222/223/224/225/226/227/228/229/230/231/232/233/234/235/236/237/238/239/240/241/242/243/244/245/246/247/248/249/250/251/252/253/254/255/256/257/258/259/260/261/262/263/264/265/266/267/268/269/270/271/272/273/274/275/276/277/278/279/280/281/282/283/284/285/286/287/288/289/290/291/292/293/294/295/296/297/298/299/300/301/302/303/304/305/306/307/308/309/310/311/312/313/314/315/316/317/318/319/320/321/322/323/324/325/326/327/328/329/330/331/332/333/334/335/336/337/338/339/340/341/342/343/344/345/346/347/348/349/350/351/352/353/354/355/356/357/358/359/360/361/362/363/364/365/366/367/368/369/370/371/372/373/374/375/376/377/378/379/380/381/382/383/384/385/386/387/388/389/390/391/392/393/394/395/396/397/398/399/400/401/402/403/404/405/406/407/408/409/410/411/412/413/414/415/416/417/418/419/420/421/422/423/424/425/426/427/428/429/430/431/432/433/434/435/436/437/438/439/440/441/442/443/444/445/446/447/448/449/450/451/452/453/454/455/456/457/458/459/460/461/462/463/464/465/466/467/468/469/470/471/472/473/474/475/476/477/478/479/480/481/482/483/484/485/486/487/488/489/490/491/492/493/494/495/496/497/498/499/500/501/502/503/504/505/506/507/508/509/510/511/512/513/514/515/516/517/518/519/520/521/522/523/524/525/526/527/528/529/530/531/532/533/534/535/536/537/538/539/540/541/542/543/544/545/546/547/548/549/550/551/552/553/554/555/556/557/558/559/560/561/562/563/564/565/566/567/568/569/570/571/572/573/574/575/576/577/578/579/580/581/582/583/584/585/586/587/588/589/590/591/592/593/594/595/596/597/598/599/600/601/602/603/604/605/606/607/608/609/610/611/612/613/614/615/616/617/618/619/620/621/622/623/624/625/626/627/628/629/630/631/632/633/634/635/636/637/638/639/640/641/642/643/644/645/646/647/648/649/650/651/652/653/654/655/656/657/658/659/660/661/662/663/664/665/666/667/668/669/670/671/672/673/674/675/676/677/678/679/680/681/682/683/684/685/686/687/688/689/690/691/692/693/694/695/696/697/698/699/700/701/702/703/704/705/706/707/708/709/710/711/712/713/714/715/716/717/718/719/720/721/722/723/724/725/726/727/728/729/730/731/732/733/734/735/736/737/738/739/740/741/742/743/744/745/746/747/748/749/750/751/752/753/754/755/756/757/758/759/760/761/762/763/764/765/766/767/768/769/770/771/772/773/774/775/776/777/778/779/780/781/782/783/784/785/786/787/788/789/790/791/792/793/794/795/796/797/798/799/800/801/802/803/804/805/806/807/808/809/810/811/812/813/814/815/816/817/818/819/820/821/822/823/824/825/826/827/828/829/830/831/832/833/834/835/836/837/838/839/840/841/842/843/844/845/846/847/848/849/850/851/852/853/854/855/856/857/858/859/860/861/862/863/864/865/866/867/868/869/870/871/872/873/874/875/876/877/878/879/880/881/882/883/884/885/886/887/888/889/890/891/892/893/894/895/896/897/898/899/900/901/902/903/904/905/906/907/908/909/910/911/912/913/914/915/916/917/918/919/920/921/922/923/924/925/926/927/928/929/930/931/932/933/934/935/936/937/938/939/940/941/942/943/944/945/946/947/948/949/950/951/952/953/954/955/956/957/958/959/960/961/962/963/964/965/966/967/968/969/970/971/972/973/974/975/976/977/978/979/980/981/982/983/984/985/986/987/988/989/990/991/992/993/994/995/996/997/998/999/1000

radundtat-zwingenberg.de



Walter-Möller Str. 1
64673 Zwingenberg
Tel. 06251 855533

Moment mal

Ein Radfahrer...

...kommt mit Einkäufen beladen aus der Bensheimer Innenstadt. Er fährt in der Heidelberger Straße auf dem rechten Schutzstreifen stadtauswärts, als ihn ein Personenwagen überholt. Unmittelbar vor dem Radfahrer biegt der Wagen von der Fahrbahn auf den Schutzstreifen ein und bleibt dicht an der Bordsteinkante des Gehwegs stehen. Dem Radfahrer ist der Weg verstellt, zum Anhalten ist es für ihn zu spät. Um an dem Auto vorbei zu kommen, müsste er nach links auf die Fahrbahn. Er weiß aber nicht und kann so schnell nicht erkennen, ob die Fahrbahn hinter ihm frei ist. Kommt dort gerade ein Auto, dann fährt er geradewegs davor und es ist fraglich, ob der Fahrer noch rechtzeitig bremsen kann. Ihm bleibt nur der Gehweg rechts, der durch einen hohen Bordstein vom Schutzstreifen getrennt ist. Der Radfahrer schwenkt nach rechts, reißt den Lenker hoch und zieht



Foto: Renate Peterson

das Rad mit dem Gepäck den Gehweg hinauf. Im Vorbeifahren wirft er einen Blick auf die Fahrerin des Wagens auf dem Schutzstreifen. Die unterhält sich mit ihrer Beifah-

rerin und hat gar nicht gemerkt, in welche Gefahr sie den Radfahrer gebracht hat.

Klaus Peterson

Richtigstellung

Die im September 2015 in der Sandstraße in Seeheim-Jugenheim eingerichtete Fahrradstraße ist entgegen der Behauptung in dem Artikel im Kettenblatt-Heft 2/2015 mit dem Titel „eine Fahrradstraße für das Schuldorf

Bergstraße“ nicht die erste im Landkreis Darmstadt Dieburg. Ein aufmerksamer Leser wies uns darauf hin, dass die Spitalstraße in Dieburg schon 2011 zur Fahrradstraße wurde. Wir bitten um Entschuldigung für diesen Fehler.

Impressum

Herausgeber:

ADFC Darmstadt e.V. und
ADFC Bergstraße e.V.

Erscheinungsweise:

halbjährlich

Verantwortlich:

Matthias Gehrmann
Annelie v.Arnim

Redaktion:

Heiner Schäfer

Satz und Layout:

Burkhard Walger

Titelbild:

Matthias Gehrmann

Auflage:

1500 Stück

Anzeigenschluss 2/2016:

27. Oktober 2016

Redaktionsschluss 2/2016:

13. Oktober 2016

Internet

<http://www.magazin-kettenblatt.de>

eMail

redaktion@magazin-kettenblatt.de

Nachdruck ist unter Angabe der Quelle und mit Zusendung eines Belegexemplars an die Redaktion genehmigt.

ISSN 2199-9546

Energie geladen

GGEW
Strom.Gas.Wasser.

für Sportmomente.

Wir gehören zu den bundesweit
preisgünstigen Energieversorgern.

Noch kein GGEW-Kunde?

→ Schnell wechseln: www.ggew.de

Foto: marcippel.de · Gestaltung: loewentor.de



... und los! Leben mit der GGEW AG.

Die GGEW AG – Strom, Gas, Wasser für die Region und bundesweit.
24 Stunden, an 365 Tagen. Weitere Infos unter www.ggew.de