

fahrradmagazin kettenblatt S Ü D H E S S E N



Editorial

„... das Fahrrad ist für mich zunächst einmal sehr, sehr praktisch, um in der Stadt unterwegs zu sein.“ sagt Sofrony Riedmann, der neue Geschäftsführer des ADFC Hessen im Interview mit dem Kettenblatt (Seite 5).

Das denken sicherlich auch viele der 10.000 hessischen Radfahrer*innen (siehe Titelseite) auf dem Weg nach Wiesbaden, im Gepäck 70.000 Unterschriften für das Verkehrswendegesetz. Denn es reicht nicht, dass Fahrradfahren praktisch ist. Wie es das Verkehrswendegesetz vorsieht, muss es auch sicherer werden und der Platz muss gerechter verteilt werden.

Aufgewachsen bin ich mit der allgemeinen Gewissheit: Wenn ich groß bin, haben alle ein Auto vor der Tür. In Darmstadt haben knapp die Hälfte der Einwohner*innen ein Auto, Staus gibt es reichlich und Parkplätze sind rar. Dass alle ein Auto vor der Tür haben, ist heute nicht mehr vorstellbar.

Ich denke, Sie als Mitglied von ADFC oder VCD haben das schon lange verstanden. Hat auch die Politik das begriffen und wird das Verkehrswendegesetz beschlossen und umgesetzt? Die Signale der Politik sind allerdings nicht positiv: Am Tag vor der Sternfahrt nach Wiesbaden klagte die Bundesrepublik Deutschland gegen die Rad-Befahrung der A66 - nicht gerade ein positives Signal. Die Landesregierung hat das Volksbegehren abgelehnt, da es nicht verfassungskonform sei. Auch das ist kein gutes Signal (Seite 3). Aufgrund des Redaktionsschlusses am 20.10.22 konnten wir aktuelle Entwicklungen auf der politischen Ebene für dieses Heft nicht mehr berücksichtigen

Warum tun wir uns so schwer mit Verkehrswende? Am Ende gewinnen wir alle, wenn der Platz sinnvoll, und vor allem gerecht, auf die verschiedenen Mobilitätsarten aufgeteilt wird. Dass nicht jede*r Darmstädter*in mit dem Pkw auf dem Pali-Parkplatz parken kann, versteht sich von selbst. Genauso wäre die A66 von Frankfurt nach Wiesbaden überfüllt, wenn jede*r Pendler*in sie nutzen würde. Müssten nicht deshalb auch die Autofahrer*innen einen leistungsfähigen ÖPNV befürworten?

In anderen Ländern und Städten hat das Fahrrad einen viel höheren Verkehrsanteil. Die Menschen in Kopenhagen fahren nicht häufiger mit dem Rad, weil das Wetter in Kopenhagen besser ist, sondern weil es überall Radwege gibt und Radfahren dadurch selbstverständlich geworden ist. Die Verkehrswende hat in Kopenhagen schon stattgefunden. Bei uns dagegen reichen 70.000 Unterschriften nicht um positive Signale aus der Politik zu erhalten.

Wie groß jedoch das Potential für mehr Radverkehr bei uns ist, hat sich beim Schul- und Stadtradeln gezeigt. In jeweils drei Wo-

chen wurden 960.000 Kilometer im Landkreis und 611.000 in der Stadt geradelt. Seit 2017 haben sich diese Zahlen fast vervierfacht. Ganz herzlichen Dank an die Autor*innen, die ihre Erfahrungsberichte (Seite 7 und 8) mit uns geteilt haben. Wenn auch Sie im nächsten Jahr beim ADFC-Team dabei sein möchten, schreiben Sie schon jetzt eine Mail an info@adfc-darmstadt.de. Wir laden Sie dann ein.

Wenn alle Verkehrsarten ihren Platz hätten, könnten auch Kinder und Jugendliche aus Nieder-Beerbach mit dem Rad zur Schule oder zu Freunden fahren. Heute ist Nieder-Beerbach nur auf Landstraßen ohne Radweg erreichbar, auf der Radfahrer*innen nicht vorgesehen sind (Seite 10).

Dass Radfahren praktisch ist, hatten wir anfangs schon festgestellt. Es macht auch viel Spaß: Lassen Sie sich inspirieren vom Tandemurlaub mit Kindern (Seite 14), vom Bildungsurlaub auf dem Rad (Seite 16), von der Regionalpark-Runde (Seite 18) oder neuen Fahrradbüchern (Seite 17).

Zu guter Letzt werfen wir im aktuellen Heft noch einen Blick auf den ADFC. Je mehr wir werden, desto mehr können wir erreichen. Daher beleuchten wir die Vorteile der ADFC-Mitgliedschaft – in Verbindung mit dem Appell, selbst aktiv zu werden (Seite 19). Zunehmend aktiv werden inzwischen die Frauen und tragen dazu bei, dass der ADFC bunter, diverser und stärker wird (Seite 6).

Auch auf den VCD-Seiten steht das Thema „nachhaltige Mobilität“ im Fokus – sei es in Bezug auf das Lastenradfahren mit Baby (Seite 21), das 9-€-Ticket (Seite 22) oder die Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung (Seite 23).

Wie immer bitten wir um Ihr Feedback, egal ob positiv oder negativ. Wir laden Sie auch gerne ein, sich an der Erstellung der nächsten Ausgabe zu beteiligen.

Viel Spaß beim Lesen!

Annelie von Arnim



Inhalt

Editorial	2	Wir haben ein neues Lastenrad	13
Mehr Unterschriften, als nötig	3	1.000 km Tandemurlaub mit Kindern	14
Wir sammeln Unterschriften für die Verkehrswende-Initiative	4	Bildungsurlaub auf dem Rad	16
Sofrony Riedmann im Kettenblatt-Interview	5	Fahrradbücher- Empfehlungen für die dunkle Jahreszeit	17
Frauennetzwerktreffen in Präsenz	6	Die Regionalpark-Rundroute Rhein-Main	18
STADTRADELN 2022	7	Die ADFC-Mitgliedschaft	19
1.752 Kilometer mit dem Fahrrad in 21 Tagen	8	Die EUROBIKE ab jetzt in Frankfurt	20
Der Odenwaldkreis hat ein Radverkehrskonzept	9	Lastenrad fahren mit Baby	21
Es fehlen Radwege im Beerbachtal	10	9-€-Ticket	22
Nachlese zum Sommerfest 2022	11	Parkraumbewirtschaftung	23
Vier Kisten Bier sind das Maß!	12	Impressum	23

70.232 Unterschriften für ein hessisches Verkehrswendegesetz

10.000 Menschen radeln auf der A66 von Frankfurt nach Wiesbaden

Berlin versucht die Sternfahrt in letzter Minute noch zu verhindern

Ein breites Bündnis von Verkehrs-, Umwelt- und Sozialverbänden hat im ganzen Land Hessen 70.232 Unterschriften für das Volksbegehren Verkehrswende Hessen gesammelt. Am 28. August haben rund 10.000 Radfahrende die gesammelten Unterschriften aus vielen Orten des Bundeslandes zusammengetragen und in einer eindrucksvollen Sternfahrt nach Wiesbaden gebracht (Titelbild). Dort wurden sie im Rahmen eines öffentlichen Verkehrswende-Festivals an den hessischen Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir (Grüne) überreicht. Die Sternfahrt bekam bundesweit viel mediale Resonanz. Sogar die britische BBC berichtete darüber.

Am Tag zuvor hatten die Autobahn GmbH und die Bundesrepublik Deutschland gegen die Rad-Befahrung der A66 geklagt. Sowohl das Verwaltungsgericht Wiesbaden als auch – letztinstanzlich – der Verwaltungsgerichtshof in Kassel wiesen die Klagen jedoch ab.

Untätige Landespolitik, Bürgerinnen und Bürger werden selbst aktiv

Da es in Hessen trotz unzähliger Appelle von Verbänden und Bürgerinitiativen bis heute seitens der Landespolitik keine Gesetzesinitiative für die Verkehrswende gegeben hat, schlug das Bündnis den Weg über die direkte Demokratie ein und ließ dafür einen verfassungsgemäßen Gesetzesentwurf erstellen. Am 1. September 2021 legte das Bündnis den ausgearbeiteten Gesetzesentwurf dem Landeswahlleiter vor und fing damit an, Unterschriften zu sammeln – mit dem Ziel, ein Volksbegehren zu beantragen (wir berichteten in den Ausgaben 2/21 und 1/22).

In diesem Gesetzesentwurf werden ein leistungsfähiger und günstiger ÖPNV, durchgängige Radnetze, breite Geh- und sichere Schulwege vorgeschrieben, damit sie für alle Menschen im Alltag als umweltfreundliche und attraktive Alternativen zum Autoverkehr dienen können.

Der Trägerkreis des Bündnisses setzt sich aus den hessischen Landesverbänden des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC), Verkehrsclubs Deutschland (VCD), dem Fachverband Fußverkehr Deutschland (FUSS e.V.) sowie den Radentscheidern Frankfurt, Darmstadt, Kassel und Offenbach zusammen. Er wird unterstützt vom BUND Hessen, Greenpeace, Naturfreunde Hessen, dem Fahrgastverband ProBahn Hessen und dem Sozialverband VdK Hessen-Thüringen.

Verkehrswende in Hessen verfassungswidrig?

Anfang September bestätigte der Landeswahlleiter, dass die Zahl der eingereichten Unterschriften das für die Zulassung des Volksbegehrens erforderliche Quorum (1% der Wahlberechtigten, nämlich 43.728) deutlich überschritten hat.

Dennoch erklärte die Landesregierung Ende September, dass der von dem Bündnis vorgelegte Gesetzesentwurf in einigen Punkten nicht verfassungskonform sei. Aufgrund dessen lehnte die Landesregierung die Zulassung des angestrebten Volksbegehrens ab. Dagegen will sich das Bündnis aber politisch und juristisch noch wehren, das letzte Wort ist diesbezüglich also noch nicht gesprochen. Das Bündnis Verkehrswende Hessen hat bereits für die Formulierung des Gesetzestextes sowie die Durchführung der Unterschriftensammlung erhebliche Summen aufgewendet. Für jede finanzielle Unterstützung der Klage durch



Foto: Verkehrswende Hessen/Tim Becker, Frankfurt am Main

Verkehrswende-Campaigner Robert Wöhler (rechts im Bild am Mikrophon) verkündet auf der Bühne des Verkehrswende-Festivals am 28. August in Wiesbaden die Zahl der gesammelten und gültigen Unterschriften.

Spenden ist das Bündnis herzlich dankbar (<https://www.verkehrswende-hessen.de/spenden/>).

Die Landespolitik wird plötzlich hellwach

Gleichwohl lobten in der Landtagsdebatte am 21. September 2022 die Regierungsfractionen der CDU und der Grünen sowie die Oppositionsfractionen von SPD, FDP und der Linken die Initiative zum Volksbegehren Verkehrswende Hessen nahezu einhellig für deren zivilgesellschaftliches Engagement wie auch für ihre wegweisenden verkehrspolitischen Inhalte.

Daraufhin signalisierten die Landesregierungsfractionen, CDU und Grüne, ihre Bereitschaft, mit dem Bündnis über eine verfassungskonforme Gesetzesvorlage für die Verkehrswende in Hessen noch in dieser Legislaturperiode zu sprechen. Das ist sicherlich begrüßenswert, wir bleiben auf den Inhalt aber sehr gespannt.

Viel Zeit hat die gegenwärtige Landesregierung außerdem nicht mehr, denn die nächste Landtagswahl findet schon im kommenden Herbst statt. Nach fast 10 Jahren Schwarz-Grün in Hessen darf man sich fragen, worauf diese Koalition so lange gewartet hat, um endlich für die überfällige Verkehrswende überhaupt aktiv zu werden.

Fortsetzung folgt!

Xavier Marc

Mut zur Verkehrswende statt kaiserlichem Denkmalschutz!!

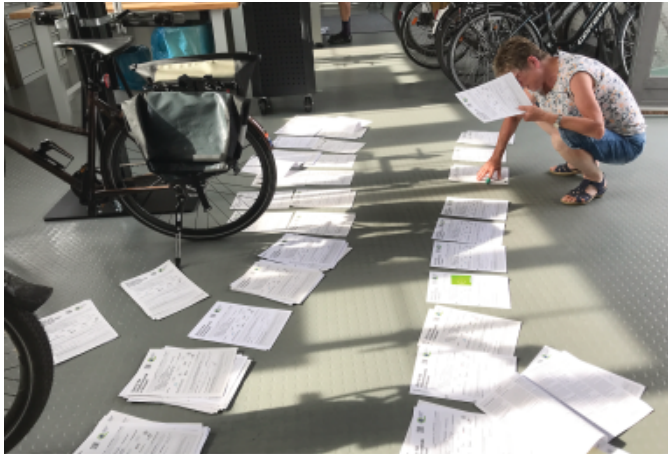
Kaiser Wilhelm II. verkündete am 3. Mai 1909 das „Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen“. Es heißt heute „Straßenverkehrsgesetz“, kurz StVG, und sieht PKW und LKW als Maß aller rechtlichen und baulichen Dinge. Seit 113 Jahren! „Wir werden StVG und StVO so anpassen, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden“ haben die Berliner Ampelkoalitionäre zwar vereinbart jedoch davon nichts geliefert. Der ADFC hat hingegen ein zeitgemäßes Verkehrsrecht (*) entworfen, hinter dem ein breites Bündnis aus der Zivilgesellschaft steht.

(*) <https://www.adfc.de/artikel/buendnis-fordert-reform-des-strassenverkehrsgesetzes>

Wir sammeln Unterschriften für die Verkehrswende-Initiative

Der ganz normale Wahnsinn

Foto: Helga Hofmann



Unterschriften Sortieren braucht Platz.

Weit über ein Jahr hat ein Kernteam aus ADFC, VCD, Fuss e. V. und den hessischen Radentscheiden ein Volksbegehren für ein Verkehrswendegesetz in Hessen vorbereitet. Heute beleuchten wir mal die Hintergründe: Wie geht das eigentlich mit dem Unterschriften Sammeln? Wie schafft man es, dass die Kommunen die Unterschriften bestätigen? Und nicht zuletzt: Wie sorgen wir dafür, dass die Unterschriften auch rechtzeitig zur Übergabe nach Wiesbaden kommen?

Klimastreik am 24.9.2021

Nach langer Vorbereitung ging es am 1. September 2021 endlich los: Unterschriften sammeln in Darmstadt. Der erste „Groß“-Einsatz kam dann beim Klimastreik der Darmstädter Klimabündnisse mit Demonstrationzug durch Darmstadt und einer Kundgebung auf dem Karolinenplatz. Vertreter von ADFC und VCD sowie weitere Freiwillige haben fleißig Unterschriften gesammelt. Unsere erste Erkenntnis: Man kann nicht genug Klemmbretter haben! Unterschrieben haben zahlreiche Bürger*innen von 18 bis 88. Unsere zweite Erkenntnis: Wenn in einer Gruppe eine unterschreibt, tun die anderen das häufig auch. Natürlich sind bei einem Klimastreik auch viele Menschen unterwegs, die bereit sind, sich fürs Klima und eben auch Verkehrswendebelange zu engagieren. Sozusagen ein Heimspiel.

Am 6.11.2021 haben wir bei einer kleineren Demonstration zum Weltklimatag auf dem Friedensplatz noch einmal Unterschriften gesammelt. Über das Frühjahr und den Frühsommer 2022 ergab sich immer wieder Gelegenheit, bei (eigenen) Veranstaltungen die Klemmbretter auszupacken.

Organisation

Dafür gab es einiges zu organisieren. Der ADFC Darmstadt-Dieburg hat es im Oktober in Absprache mit den anderen beteiligten Organisationen übernommen, die Unterschriften aus der Stadt und dem Landkreis zusammenzuführen. Darüber hinaus würden wir die Unterstützerunterschriften bei den Verwaltungen zur Prüfung vorlegen. So wurde auch unser Briefkasten am Hauptbahnhof als Sammelstelle eingetragen.

Hätten wir damals geahnt, was da an Arbeit auf uns zukam – nein, dann hätten wir es auch nicht anders gemacht, aber wir wären zumindest gewarnt gewesen.

Auf jeden Fall haben wir die eingehenden Unterschriften zeitnah nach Kommunen sortiert, damit wir sie zu gegebener Zeit zur Bestätigung vorlegen konnten.

Bestätigung der Unterschriften

Die gesammelten Unterschriften mussten in den Wohnorten der Unterstützer*innen zur Bestätigung vorgelegt werden. Die Verwaltung musste bestätigen, dass der/die Bürger*in in der Gemeinde wohnt und wahlberechtigt ist. Am Ende waren knapp 14 % der Unterschriften aus unterschiedlichen Gründen leider nicht gültig.

Über den Winter haben wir Absprachen mit Einwohnermelde- und Wahlämtern getroffen, wie die Unterschriftenbögen übergeben werden (persönlich, per Post). Parallel dazu wurden immer mehr Sammelstellen eingerichtet, deren Bögen dann auch bei uns landeten. Und wir wurden z. B. von der Roßdorfer Energie-Gemeinschaft unterstützt, die die Bögen ihrem Newsletter beigefügt und so zahlreiche Unterschriften beigesteuert hat.

Endspurt

Der Endspurt war dann wirklich nichts für schwache Nerven. Inzwischen hatte der ADFC Darmstadt-Dieburg auch das Clearing für die Unterschriften aus dem Odenwaldkreis übernommen. Dazu hatten wir uns bereit erklärt, auch Unterschriften für andere Clearingstellen südlich der Mainlinie zu sammeln und weiterzuleiten.

Die letzten Wochen vor Ende der Unterschriftensammlung wurden dann – zumindest bei mir, da viele Helfer*innen im Urlaub waren – richtig hektisch. Der Briefkasten lief über, einige Sendungen wurden noch in die Zeitungsröhren gequetscht. Tageweise kamen pro Tag bis zu einem knappen Dutzend Briefe an. Einige mit bestätigten Unterschriften aus Gemeinden des Landkreises, die wir in unsere Statistik aufnehmen mussten. Andere, die sortiert und weitergeleitet werden wollten. Dazu kamen regelmäßige Besuche beim Einwohnermeldeamt der Stadt Darmstadt, um immer wieder einige 100 Bögen abzuliefern oder die entsprechenden Bestätigungen abzuholen. Den gleichen Job hat Xavier Marc in den südlichen Kommunen des Landkreises per Fahrrad erledigt.

Noch wenige Tage vor Übergabe der Bögen in Wiesbaden kamen Briefsendungen zum Sortieren und Weiterleiten bei uns an. Da habe ich mir schon gewünscht, der eine oder andere hätte sich vorher Gedanken darüber gemacht, wie lang denn ein mehrfacher Postversand in Anspruch nimmt. Am Ende hat alles geklappt. Es hat sich sogar jemand gefunden, der zwei Tage vor Toresschluss noch bei einer Kommune vorbeigefahren ist und die Bögen mit nach Frankfurt und Wiesbaden genommen hat.

Wenige Tage vor der Übergabe habe ich dann auch die knapp 5.000 Unterschriften aus meinem Keller in das ADFC-Büro am Hauptbahnhof geschafft. Von da hat sie schließlich ein Heinerbike im großen Demonstrationzug nach Wiesbaden transportiert.

Es geht weiter

Die Hessische Landesregierung hat Ende September festgestellt, dass das Bürgerbegehren zur Verkehrswende verfassungswidrig ist. Gegen die abgelehnte Zulassung des Volksbegehrens (siehe Seite 3) hat die Initiative mittlerweile Klage beim Hessischen Staatsgerichtshof eingereicht. Bis die Richter ein Urteil fällen, wird's wohl noch ein wenig dauern. Bis dahin haben wir uns hoffentlich vom Stress erholt.

Klaus Görgen

Sofrony Riedmann im Kettenblatt-Interview

„In meinem Alltag ist das Fahrrad unverzichtbar“

Sofrony Riedmann ist seit Juli Geschäftsführer des ADFC Hessen. Er folgt Norbert Sanden nach, der diese Funktion 28 Jahre innehatte. Für uns ist der Wechsel Anlass, Sofrony Riedmann zu interviewen und hier vorzustellen.

Magazin Kettenblatt: Zum Einstieg eine persönliche Frage. Wie sieht der Radfahrer Sofrony Riedmann aus?

Sofrony Riedmann: Ich möchte das biographisch beantworten. Als Kind bin ich kaum mit dem Rad gefahren – die Schule lag gleich nebenan. Als ich jedoch etwas älter wurde, hat sich mein Radius vergrößert. Um mobil zu sein, habe ich das Fahrrad gebraucht und es für mich als unglaublich praktisches Verkehrsmittel entdeckt. Zum Fahrrad bin ich also über das Thema „soziale Teilhabe“ gekommen. Das ist bis heute so geblieben. Auch als Vater ist das Fahrrad für mich zunächst einmal sehr, sehr praktisch, um in der Stadt unterwegs zu sein. Ich bin vor allen Dingen Alltagsradfahrer, dafür so gut wie gar nicht Tourenfahrer.

Kommen wir zum ADFC. Was hat dich an der Stelle des Landesgeschäftsführers besonders gereizt?

Ganz spontan war ich zuerst einmal begeistert. Für mich sind die nächsten 5 bis 10 Jahre entscheidend für das Thema Verkehrswende. Als Geschäftsführer hoffe ich, dass ich Teil eines erfolgreichen Prozesses sein kann. Politisch und inhaltlich war die Stelle also für mich sofort interessant. Dann habe ich aber auch darüber nachgedacht, wie der ADFC sich als Verband darstellt. Es gibt relativ wenig junge Mitglieder, relativ wenig aktive Frauen, wir sind nicht sehr divers. Ich habe mich gefragt, ob ich zum ADFC passe. Aber in der sich anschließenden Auseinandersetzung mit dem ADFC habe ich viel Positives entdeckt. Für mich gibt der neue Bundesvorstand mit Rebecca Peters als Vorsitzende auf eine sympathische und authentische Art eine gute Richtung vor – hin zu einem stärkeren politischen Engagement und einer breiteren Aufstellung des Verbands.

Wenn du an deine ersten Wochen in der neuen Rolle denkst, was fiel dir am meisten auf?

Ich habe quasi vom ersten Tag an wahrgenommen, wie viele unglaublich engagierte und auch kompetente Aktive es beim ADFC gibt. Außerdem haben mich sehr viele sehr interessiert, offen, mit großer Freundlichkeit und Neugier begrüßt.

Wer neu ist, ist noch ohne jegliche Betriebsblindheit. Was sollte sich ändern, woran sollte der ADFC arbeiten?

Ich habe den Eindruck, dass bei einigen Kreisverbänden die Aktivitäten in der Pandemie etwas eingeschlafen sind und die Kommunikation zwischen der Landesebene und dem Kreisverband etwa schwieriger geworden ist. Daran müssen wir arbeiten. Als zweites ist mir ein großes Stadt-Land-Gefälle aufgefallen. Wir werden jedoch die Verkehrswende und unsere Klimaziele nicht schaffen, wenn wir nur in den Städten vorankommen und sich auf dem Land nichts bewegt. Auch das ist eine große Aufgabe für die nächsten Jahre.

Wo möchtest du Akzente setzen?

Das unmittelbar Anstehende ist unser Volksbegehren Verkehrswende. Wir gehen davon aus, dass wir ab Herbst 220.000 Unterschriften für das Volksbegehren benötigen. Damit ist dieses Projekt auf meiner Prioritätenliste ganz weit oben, und das wird



Foto: ADFC Hessen

auch die nächste Zeit so bleiben (Anm. d. Red.: Das Interview fand vor der Entscheidung der Landesregierung über die Nicht-Zulassung des Volksbegehrens statt).

Darüber hinaus sehe ich strukturelle Aufgaben – in Bezug auf die Diversität des Verbands. Zahlreiche Aktive – meist Männer – leisten Beeindruckendes. Wir schöpfen jedoch unser Potenzial nicht aus, wenn wir viele Bevölkerungsgruppen gar nicht erreichen. Mit der Gründung des Frauennetzwerks ist bereits ein richtiger Schritt getan. Auch über die Radtouren sollten wir nachdenken. Wenn hier das Angebot vielfältiger wird, können wir Menschen für den ADFC gewinnen, die wir bislang zu wenig ansprechen. Zum Beispiel denke ich hier an Familien oder Menschen mit Mobilitätseinschränkung.

Als zweites sehe ich, wie schon erwähnt, eine Herausforderung im ländlichen Raum. Hier sind wir größtenteils zu schwach. Ein Beispiel ist Waldeck-Frankenberg. Dort gibt es bislang keine ADFC-Strukturen. Hier gehen wir jetzt als Landesverband unterstützend rein und hoffen, dass sich eine Gruppe Aktiver findet. Ich bin guter Dinge, dass wir auch auf dem Land weiterkommen, denn es gibt überall Menschen, die Alternativen zum Auto entwickeln wollen.

Ein weiterer Punkt, der mir wichtig ist, betrifft die vielen neuen Mitglieder. Der Neueintritt in den ADFC ist der beste Zeitpunkt, um Menschen zu aktivieren. Hier müssen wir überlegen, wie wir die Menschen besser ansprechen, abholen und als Aktive gewinnen.

Ich bin überzeugt: Ausprobieren wird in den nächsten Jahren noch wichtiger werden als bisher.

Sofrony, wir danken dir für das Gespräch.

Die Fragen stellte Helga Hofmann.

Sofrony Riedmann

- Kindheit/Jugend: Geboren 1986, aufgewachsen in Schwerin
- Familie: Verheiratet, drei Kinder, lebt mit seiner Familie in Frankfurt
- Studium: Geographie (in Erlangen)

FrauenNetzwerktreffen in Präsenz

Oder: Empowerment, neuer Schwung und Ideen zum Aktivwerden

Foto: Dagmar Förster



Gute Stimmung beim Frauen-Netzwerktreffen in Arheilgen.

Eine etwas andere ADFC-Veranstaltung fand am 24. September in Darmstadt-Arheilgen statt. Knapp 40 Frauen hatten sich zum zweiten Treffen des Frauennetzwerks im Landesverband des ADFC Hessen angemeldet.

Es ist eine Binsenweisheit: Frauen sind genauso unterschiedlich wie Männer. Die einen erwarten fachlichen Input, die anderen viel Zeit für Gespräche. Um diese Erwartungen zu berücksichtigen, war eine Zweiteilung des Programms für das Netzwerktreffen die logische Konsequenz: Am Vormittag gab es Impulsreferate, nach der Mittagspause den kommunikativen Workshopteil, abschließend eine Radtour auf dem Radschnellweg.

Vorträge

Den Auftakt bildete Amelie Döres, Mitglied im Bundesvorstand und stellvertretende Landesvorsitzende in Rheinland-Pfalz. Im Mittelpunkt ihres Grußwortes standen positive Beispiele aus der Arbeit mit Frauen – verknüpft mit dem Appell, sich zu trauen, sich auch „Vorstand zu trauen“. Katalin Saary, Mobilitätsplanerin und Mitglied im Bundesvorstand von Fuss e.V., sprach über Gender Planning. Dabei arbeitete sie heraus, wie sehr Alter und Geschlecht bzw. soziale Rolle das Mobilitätsverhalten beeinflussen. Exemplarisch zeigte sie auch Handlungsbedarfe auf, z. B. bei der Schulmobilität. Sie endete mit einem Appell zum Umdenken – insbesondere in Bezug auf die Flächenverteilung und das Aufbrechen von Tabuthemen (z. B. Re-Privatisierung des Parkens).

Da Martina Kocik, Mitglied im Landesvorstand Nordrhein-Westfalen, kurzfristig verhindert war, übernahm Helga Hofmann ihre Präsentation. In NRW gibt es bereits seit 2017 ein Frauennetzwerk. Dass dieses Wirkung entfaltet, sieht man besonders deutlich an der Doppelspitze. Seit 2021 führen ein Mann und eine Frau den Landesverband.

Das Frauennetzwerk im ADFC Hessen

Den Abschluss des Inputteils bildete eine Präsentation über das Frauennetzwerk im ADFC Hessen. Genauso wie die anderen Frauennetzwerke in den Landesverbänden, sehen wir uns auch in Hessen nicht als feste Gruppe. Das Frauennetzwerk ist unverbindlich, unkompliziert, an kein Amt gebunden, ohne Vorkenntnisse möglich und offen. Es bietet einen geschützten Raum, in

dem wir von- und miteinander lernen.

Um die Haupt-Koordinatorinnen sammeln sich projektbezogene Frauen, die bereit sind sich einzubringen. So bestand z. B. das Orga-Team für das Netzwerktreffen in Darmstadt aus acht Frauen, die sich die Vorbereitung und Durchführung teilten und trotz aller Arbeit viel Spaß miteinander hatten. Aktiv ist das Frauennetzwerk überwiegend digital (Webmeetings, Newsletter), teilweise auch in Präsenz. Dazu kommt, dass wir immer wieder und auf ganz unterschiedlichen Kanälen in den Landesverband hineinzuwirken versuchen. Beispiele sind Artikel in ADFC-Publikationen, die Beteiligung bei Veranstaltungen des ADFC Hessen oder auch der Austausch mit Vorständen in den Gliederungen.

Der Workshop

Nach den Präsentationen des Vormittags und der Mittagspause fand ein sog. „WorldCafé“ (ein agiles Workshopformat) statt. Dabei diskutierten die Frauen – immer wieder neu gemischt – an fünf Stationen fünf ganz unterschiedliche Fragen. Diese reichten von der perfekten Radtour über die Verkehrspolitik bis hin zu der Frage, was Frauen eigentlich erwarten bzw. womit man sie erfolgreich aus dem ADFC vergraulen könnte. Wir fanden diesen Teil mit seiner Leichtigkeit, Spontaneität und Interaktion besonders gut gelungen. Die Ergebnisse werden ausgewertet, dem Landesverband und auf Nachfrage auch Interessierten (Mail s.u.) zur Verfügung gestellt.

Fazit: Ein Tag voller Schwung

Wir haben viel diskutiert und einiges gelernt. Mehrfach wurde betont, wie wichtig die persönliche Ansprache ist. Ein weiteres Thema war der Wunsch nach mehr Formaten, die Frauen mit ihren vielfältigen Verpflichtungen in Familie und Beruf das Engagement ermöglichen. Die dauerhaft tätige AG ist weniger attraktiv, die zeitlich befristete Aktion dagegen umso mehr.

Haben wir die Erwartungen der Frauen erfüllt? Die Feedbackbögen sind durchweg sehr positiv. Die Frauen schreiben, dass sie viel mitgenommen haben. Auf der Metaebene sind hier Energie, neue Motivation und Ideen zum Aktivwerden zu nennen. Darüber hinaus gibt es ganz konkret Interessenbekundungen für die TourGuide-Ausbildung und an einer Kandidatur als Vorstandsmitglied. Dazu kommen die Frauen, die noch nicht so genau wissen, was sie tun werden, die uns jedoch erlaubt haben, ihre Kontaktdaten an die jeweiligen Gliederungsvorstände weiterzugeben. Nun ist es an den einzelnen Kreis- und Ortsverbänden, auf die Frauen zuzugehen und den Schwung, der in Darmstadt zu spüren war, abzuholen.

Neugierig geworden? Interesse am Newsletter und/oder an der Mitarbeit? Wir freuen uns über E-Mails an frauen@adfc-hessen.de.

Helga Hofmann (KV Darmstadt-Dieburg) &
Dagmar Förster (KV Hochtaunus)

Frauen aus ganz Hessen und ein männlicher Teilnehmer beim Netzwerktreffen in Darmstadt-Arheilgen



Foto: Helga Hofmann

STADTRADELN 2022

Aus der Sicht von Schülerinnen und Schülern der Lichtenberg-Schule

Können Menschen durch einen Wettbewerb zum Radfahren motiviert werden? In Darmstadt funktioniert dies sehr gut. Viele Schulklassen oder Arbeitsgruppen versuchten in den ersten drei Maiwochen als Team möglichst viele Kilometer zu sammeln.

Nachdem Frau Krickeberg, unsere Mathelehrerin, uns vom Stadtradeln erzählt hatte, waren wir sofort Feuer und Flamme. Unser Ehrgeiz war geweckt. Nach kurzer Zeit entschieden wir uns für unseren Teamnamen "Need4Speed" und schon am ersten Tag sammelten wir über 50 km.

Während einige sowieso mit dem Fahrrad zur Schule gefahren sind, fanden auch die anderen einen Weg, das Klassenteam auf den ersten Platz zu bringen. "Ich bin nur zur Schule, zu meinen Hobbys und zu Freunden oder ins Schwimmbad gefahren. Was da an Kilometern zusammengekommen ist, hat mich echt erstaunt", sagt Henriette. Auch Verwandte und Freunde wollten helfen, weshalb sie Mitglieder des Teams wurden.

Ein Schüler, der gesundheitlich bedingt nicht teilnehmen konnte, erzählte: "Fahrradfahren macht doch Spaß", meinte meine kleine Schwester, als sie ihren Helm aufsetzte und nach draußen ging. Sie hatte sich zuerst aus Geschwistersolidarität in unserem Team angemeldet, um mich zu ersetzen, fuhr dann aber mit Freude durch die Nachbarschaft, um Kilometer zu sammeln".

Highlight Fahrradtour

Damit alle, auch diejenigen, die sonst nicht zum Fahrradfahren kommen, ihren Beitrag leisten konnten, haben wir eine Fahrradtour gemacht. Diese wurde von unserer Klassensprecherin geplant, zusammen mit einer Mitschülerin abgefahren und von Frau Krickeberg kräftig unterstützt.

Wir sind circa 20 km gefahren, von der Lichtenbergschule bis zum Oberwaldhaus mit einem Zwischenstopp bei der Grube Prinz von Hessen. Überfüllte Straßen wurden vermieden, stattdessen fuhren die Schülerinnen und Schüler gemütlich auf ihren Fahrrädern durch den sonnendurchfluteten Wald und schwitzten in der Sommerhitze vor sich hin.

Nach zwei Stunden erreichte die Klasse das Ziel. Einige Schüler waren munter und fröhlich, andere etwas erschöpft. Nach ei-



Foto: © ADFC Gerhard Westrich

ner langen Trinkpause kehrte die Klasse wieder um und radelte etwas langsamer zurück.

Trotz zweier kleiner Stürze, wobei der erste schon nach einem Kilometer passierte, berichteten die Schüler nach dem Ausflug, dass es eine positive Erfahrung war.

Unser Fazit

Insgesamt war unser Team und auch der Rest der Schule sehr erfolgreich. "Need4Speed" hat 5.279 km gesammelt und unsere Schule wurde Erste in ganz Darmstadt.

Durch das STADTRADELN ist uns aufgefallen, dass es in Darmstadt noch viel Verbesserungsbedarf gibt.

Um mehr Leute zum Radfahren zu motivieren, sollte man ihre Sicherheit gewährleisten. "Teilweise gibt es gute Radwege, aber dann sind sie plötzlich weg und man wird auf der Straße als Radfahrer mit den Autos alleine gelassen.", sagt Ylvi. Darmstadt braucht mehr Radwege und Fahrradstraßen!

*Matti B., Henriette R., Ylvi G. für das Team „Need4Speed“
Deutsch 8, Lichtenberg-Schule*

STADTRADELN

Das jährlich stattfindende Stadtradeln ist eine Kampagne des Netzwerks Klima-Bündnis. Ziel ist es, in einem vorgegebenen Zeitraum als Gruppe oder Einzelner möglichst viele Kilometer mit dem Fahrrad zurückzulegen, um die individuellen und kommunalen CO₂-Emissionen zu senken (Quelle: Wikipedia).

Teilnehmen können Mitglieder der kommunalen Parlamente, Bürger*innen der teilnehmenden Kommune und grundsätzlich alle Personen, die in der jeweiligen Kommune wohnen, arbeiten, zur Schule gehen usw. Um teilzunehmen, kann man selbst ein Team gründen oder sich einem bestehenden Team anschließen. Wer mitmacht, ist aufgefordert, 21 Tage lang möglichst viele seiner Wege mit dem Rad zurückzulegen und die geradelten Kilometer online zu erfassen.

Zahlen, Daten, Fakten 2022:

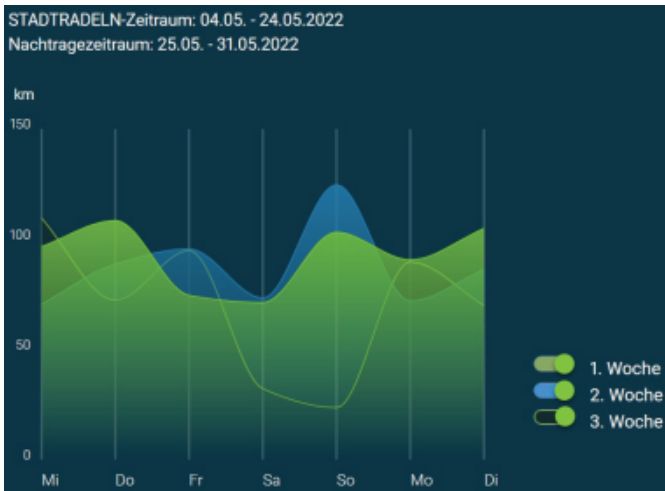
- **Landkreis Darmstadt-Dieburg:** 960.471 geradelte km, 7.399 aktiv Radelnde, Platz 1 in Hessen
- **Stadt Darmstadt:** 611.677 geradelte km, 3.313 aktiv Radelnde, Platz 6 in Hessen
- **Lichtenbergschule:** 33.241 geradelte km, 251 aktiv Radelnde, Platz 1 in Darmstadt (Teilnehmer*innenzahl)
- **Bundesweit:** 160.569.415 geradelte Kilometer, 874.694 Radelnde, 2.557 teilnehmende Kommunen
- Das **Durchschnittsalter** der Teilnehmer*innen liegt 2022 bei 44 Jahren. 44 % sind weiblich, 48 % männlich und 8 % machten keine Angabe.

(Quelle: <https://stadtradeln.de/ergebnisse>)

Die Ergebnisse sind beeindruckend. Die jährlich steigende Teilnehmer*innenzahl zeigt, dass das Radfahren in der Breite der Bevölkerung angekommen ist. Das STADTRADELN ist eine Erfolgsgeschichte. Von dieser Aktion geht ein starkes Signal an Entscheidungsträger*innen in Politik und Verwaltung aus, den Radverkehr weiter zu fördern und die Infrastruktur auszubauen.

ADFC Darmstadt-Dieburg

1.752 Kilometer mit dem Fahrrad in 21 Tagen



1.752 Kilometer in 21 Tagen mit dem Fahrrad fahren – das sind im Durchschnitt pro Tag mehr als 80 Kilometer. Mit dieser Kilometerzahl war ich beim diesjährigen Darmstädter STADTRADELN die zweitaktivste Radlerin. Auf die Platzierung bin ich schon stolz. Und denke mir gleichzeitig, rückblickend, was für eine, na ja, irgendwie doch etwas verrückte Aktion – die allerdings (meistens...) viel Spaß gemacht hat!

Wieso macht man so was?

Die Frage, wieso man so was macht, kann ich natürlich nur für mich persönlich beantworten. Ich bin eine eher normale Radlerin, die gelegentlich mal eine Fahrradtour fährt, aber nicht einen Großteil ihrer Freizeit auf dem Rad verbringt.

Allerdings ist der Zeitraum des STADTRADELNs bei uns in der Familie schon seit Jahren eine besondere Zeit. Wir fahren die eine oder andere Extrarunde, um Kilometer zu „sammeln“. Mein ältester Sohn hat uns so manches Jahr dabei vorangetrieben. Letztes Jahr ist er beim STADTRADELN in Darmstadt sogar der zweitaktivste Radler geworden, konnte dieses Jahr jedoch aus gesundheitlichen Gründen nicht mitradeln. Und das setzte bei mir so im Hinterkopf ein wenig den kleinen Gedanken fest, dass ich es ja mal probieren könnte, etwas verstärkt zu radeln. Zu versuchen, meinen Sohn ein wenig zu vertreten. Mein Ehrgeiz war geweckt.

Und dann war da noch eine Sache: In den meisten Jahren waren es in Darmstadt nur Männer, die beim STADTRADELN auf den ersten drei Plätzen gelandet waren. So ist das halt, es sind eher Männer, die viel radfahren. Aber dennoch dachte ich mir: Wäre schon toll, wenn dieses Jahr wieder eine Frau dabei wäre. Der Ehrgeiz steigerte sich.

Wie radelt man so viele Kilometer in drei Wochen?

Tag 1 des STADTRADELNs war ein optimaler Start für mich. Ich musste morgens zur Arbeit. Das sind ca. 20 Kilometer Strecke pro Richtung. Nachmittags hatte ich dann einen Termin in Darmstadt und abends einen beruflichen Termin in Wiesbaden. Für meinen Abendtermin hatte ich mir eine ÖPNV-Verbindung rausgesucht, das hätte genauso lang gedauert wie mit dem Rad. Daher der Beschluss, diese Dienstfahrt doch mit dem Rad zu erledigen. Das hatte den Vorteil, dass ich spätabends flexibel in der

Rückfahrt war. Das hatte den Nachteil, dass ich ab etwa 23 Uhr noch Radfahren musste: Wiesbaden, Bischofsheim, Groß-Gerau, Büttelborn, Weiterstadt, Darmstadt – man hat die Radwege um die Uhrzeit wirklich für sich. Als ich gegen 1 Uhr nachts wieder zu Hause war, hatte ich die ersten 110 Kilometer geschafft. Das erzeugte allerdings einen gewissen Druck bei mir.

Denn wenn man beim STADTRADELN die Kilometer einträgt, werden sie optisch auf einer Kurve dargestellt. Ist nur eine kleine Funktion in der App. Man sollte sich nicht davon abhängig machen. Machte ich auch nicht. Obwohl: Es sieht ja schon blöd aus, wenn die Kurve dann so abfällt. Noch so ein Kitzel für meinen Ehrgeiz...

Die Folge war: In den kommenden 20 Tagen bin ich auf meinem Arbeitsweg oft mir bislang unbekannte Wege gefahren, immer auf der Suche nach einem neuen Umweg. Dienstfahrten habe ich, soweit es ging, mit dem Fahrrad gemacht. Am Wochenende stand die eine oder andere Tour auf dem Programm. Der Knick auf der Grafik am letzten Sonntag stammt übrigens daher, dass ich meine Kinder nur zu einem Ausflug ins Mühlthalbad motivieren konnte.

Mein ursprüngliches Ziel waren 1.000 Kilometer, das schraubte sich allmählich höher. Irgendwann hatte ich dann so was wie ein Tagessoll für mich entwickelt. Wobei es kein Weltuntergang war, wenn es mal nicht geklappt hat. Es war ja nach wie vor eine Aktion, deren begrenzte Sinnhaftigkeit mir durchaus bewusst war. Am 21. Tag war ich 1.748 Kilometer geradelt. Und bin dann abends, nochmal 4 Kilometer gefahren, um die 1.750 zu knacken. So viel zum Thema Ehrgeiz.

Was für ein Fahrrad?

Die Antwort auf diese Frage gehört natürlich auch hierher. Ich fahre ein wunderschönes Gravel-Bike, ein schwarzes Bulls Daily Grinder 2, betrieben ausschließlich mit Muskelkraft. Das habe ich mir vergangenes Jahr geleistet, als ich zu meiner jetzigen Arbeitsstelle hin gewechselt bin, die mit ÖPNV eher schlecht als recht von Darmstadt aus erreichbar ist. Ich kann es sehr weiterempfehlen.

Mein Fazit?

Ich habe viel Zeit auf dem Fahrrad verbracht. An ein paar Tagen bestimmt zu viel. 83,4 Kilometer am Tag radeln sich nicht von alleine, manchmal war der Gedanke doch sehr präsent, dass so ein komisches Kilometerziel auch ganz schöner Blödsinn ist. Hat aber auch viel Spaß gemacht. Ob ich es nochmal machen würde, weiß ich nicht. Klar ist: Nächstes Jahr soll mein Sohn mich erstmal wieder übertreffen!

Ach so, noch ein kleiner Nachtrag: Nach dem Ende des STADTRADELNs habe ich nicht mit dem Fahrradfahren aufgehört. Ich habe zum Beispiel noch an meinem Arbeitsort am STADTRADELN teilgenommen. Dort habe ich weniger Kilometer insgesamt gesammelt. Aber einen anderen persönlichen Rekord für mich aufgestellt, der hier selbstverständlich nicht aufgrund von vermeintlicher Bescheidenheit unerwähnt bleiben soll: 244 Kilometer an einem Tag! Aber das ist dann eine andere Geschichte...

Sigita Urdze

Der Odenwaldkreis hat ein Radverkehrskonzept

Auf die schnelle Umsetzung kommt es nun an

Im Odenwaldkreis, geprägt durch seine hügelige Topographie und ländliche Siedlungsstruktur, ist das Auto heute quasi das alternativlose Verkehrsmittel fast aller Menschen. Das könnte sich aber mittelfristig ändern. Das Darmstädter Planungsbüro R+T Verkehrsplanung hat im vergangenen Sommer nach zirka anderthalb Jahren Arbeit ein Radverkehrskonzept im Auftrag des Kreisausschusses erstellt und der Öffentlichkeit vorgestellt.

Das Planungsbüro führte im Sommer 2021 im Rahmen der Bestandsaufnahme eine Online-Bürgerbefragung durch. Binnen vier Wochen gingen 2.200 Meldungen aus der Bevölkerung ein, in denen die vielfältigen Defizite der Radverkehrsinfrastruktur dokumentiert wurden. Die rege Beteiligung (ca. 1.000 Teilnehmende, entspricht 1% der Kreisbevölkerung) zeigte, dass der damalige Antrag (2019) der Kreistagsfraktion der Überparteilichen Wählergemeinschaft Odenwaldkreis (ÜWG) hohe Erwartungen in den betroffenen Bevölkerungskreisen geweckt hatte.

Viele Taten müssen nun folgen: Das Konzept enthält einen Katalog von 500 Maßnahmen, deren konsequente Umsetzung mittelfristig für das erdachte durchgängige und sichere Radnetz sorgen soll.

Wie sieht der ADFC das Konzept?

Der ADFC begrüßt die verkehrspolitische Initiative des Odenwaldkreises und möchte für deren Umsetzung zwei Aspekte anmerken.

Erstens: Das Konzept schlägt für manche Kreisstraßen mit engen Fahrbahnen experimentelle Randmarkierungen vor (gestrichelte Linie etwa 50 cm vom Fahrbahnrand), welche jedoch nicht StVO-konform sind. Aus unserer Sicht sind solche Markierungen für die Sicherheit von Radfahrenden im Mischverkehr fragwürdig und daher nicht empfehlenswert. Außerdem erfüllen diese Markierungen nicht die vom Hessischen Verkehrsministerium herausgegebenen Qualitätsstandards und Musterlösungen für das Radnetz Hessen. Die damit verbundenen Maßnahmen wären deswegen nicht förderfähig.

Der ADFC weist zweitens auf die Bedeutung einer guten Radverkehrsinfrastruktur für die Wirtschaft des Odenwaldkreises und seiner 12 Kommunen hin.



Foto: © Monika auf Pixabay

Einerseits machen gut ausgebaute und ausgeschilderte Radrouten den Odenwaldkreis zum attraktiven Reiseziel für den immer beliebteren überregionalen Radtourismus. Radtouristen freuen sich über bedarfsgerechte Angebote insbesondere in der Gastwirtschaft. Andererseits werden dieselben Radrouten ganzjährig von vielen Radpendler*innen genutzt. Fahrradfreundliche Arbeitgeber, die u.a. für gute und moderne Abstellanlagen auf dem Betriebsgelände sorgen, können auf der Suche nach Nachwuchspunkten.

Diese zwei Beispiele zeigen, dass örtliche Industrie- und Gewerbeverbände sowie kommunale Stabsstellen für Standortentwicklung als wesentliche Akteure und Interessenvertreter in die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes einbezogen werden sollen.

Zum Schluss weisen wir auf die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) hin, bei der Hilfestellung und Beratung für die Planung von Radverkehrsanlagen und die Beantragung von Fördermitteln erhältlich sind.

Der ADFC hilft auch gerne mit und freut sich auf Anfragen. Unsere krisengeplagte Gegenwart zwingt uns ohnehin zum gemeinsamen und schnellen Handeln.

Xavier Marc

<https://t1p.de/RadverkehrskonzeptOdenwaldkreis>

BIKE & CO

BIKE & SPORTS SEEHEIM Rad und E-Bike a.d. Bergstraße
Inh. Jens Wiegleb

10 JAHRE ÜBER

FÜR JEDEN DAS PASSENDE BIKE
www.bikesports-seeheim.de
Tel.: 06257 - 506 05 60

Beethovenring 59
64342 Seeheim
(Zugang über den Grundweg)
Mo - Fr: 9:30 - 13:00 Uhr
14:30 - 18:30 Uhr
Sa: 9:30 - 13:00 Uhr
Mittwoch: geschlossen
Parkplätze sind ausreichend vorhanden.

Es fehlen Radwege im Beerbachtal

Intergessengemeinschaft demonstrierte 2021

Foto: Udo Bausch



Wenn viele Räder unterwegs sind, brauchen alle Geduld und Rücksicht.

Zehn Kilometer südlich von Darmstadt, verborgen zwischen Burg Frankenstein und Neutscher Höhe liegt das sagenumwobene Tal, wo einst Ritter Schorsch im Kampf mit dem nach Mädchenfleisch dürstenden Drachen Lindwurm sein Leben für die Einwohner des Dorfes Nieder-Beerbach opferte.

Das 1.800-Seelen-Dorf ist mit seinem regen Vereinsleben inzwischen ein beliebter Wohnort für viele Berufstätige aus dem Rhein-Main-Gebiet, sowie Schülern, die täglich - mit Bus oder Elterntaxi - nach Darmstadt oder an die Bergstraße pendeln.

Abstandsmessung im Beerbachtal

Mit dem Fahrrad trauen sich nur die Wenigsten das Tal zu verlassen. Auf Rad-Netz-Karten ist Nieder-Beerbach völlig abgeschnitten von der Außenwelt. Die wichtigste Verbindung ist die Beerbacher Straße / L3098 Richtung Darmstadt. Sie ist teilweise schmal und mit ihren zahlreichen Kurven sehr unübersichtlich. Für Radfahrer*innen stellen die Autos, Busse und die LKW aus dem Steinbruch eine Gefahr dar. Kein Radweg oder Seitenstreifen bietet hier Ausweichmöglichkeiten.

Die Straßenverkehrsordnung schreibt vor, dass Autos beim Überholen von Fahrrädern innerorts 1,5 m und außerorts sogar 2 m Abstand einhalten müssen. Seit einigen Monaten sammeln drei Nieder-Beerbacher Fahrradpendler*innen auf den Straßen in und um Nieder-Beerbach hierzu Daten mit dem OpenBikeSensor (OBS) des ADFC Darmstadt-Dieburg. Die Sensoren werden an der Sattelstütze angebracht, messen anonym bei jedem Überholvorgang die Distanz zwischen Fahrrad und Auto und senden diese Daten an eine Online-Karte.

Die bisherigen Auswertungen und Erfahrungen zeigen, dass die meisten Autofahrer sich vorbildlich und geduldig verhalten. Aber häufig genug kommt es auch zu grenzwertigen Situationen. Die Karte zeigt eindrucksvoll, dass der vorgeschriebene Überholabstand längst nicht immer eingehalten wird. Diese gefährlichen Situationen sind abschreckend für ältere oder unsichere Radfahrer*innen, aber auch für Eltern. Kaum eine Familie in Nieder-Beerbach erlaubt es ihren großen Kindern, hier mit dem Rad in die weiterführende Schule zu fahren.

Die Alternativrouten über Wald- und Schotterwege sind steil und für Schul- und Berufspendler*innen nicht bei jedem Wetter sicher mit dem Rad befahrbar, wenn man nicht gerade Besitzer eines (e)Mountainbikes ist und Spaß an einem sportlichen Fahrstil hat. Ausgeschilderte Radwege gibt es in der Gemarkung Nie-

der-Beerbach auch abseits der Straßen keine.

Die Landschaft um Nieder-Beerbach ist sehr abwechslungsreich. Wer die Gegend mit dem Rad erkundet, findet eine Mischung aus dichten Wäldern und steilen Hängen, saftigen Wiesen und Bächen und immer wieder tolle Fernblicke auf die Skylines von Frankfurt und Mannheim, den Melibokus, Felsberg oder die mit 605 m ü. NHN zweithöchste Erhebung im Odenwald - die Neunkircher Höhe.

Wann kommt der Radweg? - Fahrraddemo im Beerbachtal

In Deutschland wurden laut Zweiradindustrieverband (ZIV) im vergangenen Jahr 2 Millionen Pedelecs verkauft. Auch immer mehr Nieder-Beerbacher kaufen sich E-Bikes und wollen diese nutzen. Aus diesem Grund haben sich im Jahr 2021 ca. 40 Bürgerinnen und Bürger in der IG Radwege Beerbachtal zusammengeschlossen. Diese Interessengemeinschaft setzt sich für ausgeschilderte Radwege von, nach und innerhalb Nieder-Beerbach als sichere und komfortable Anbindungen an die umliegenden Ortschaften (z. B. Darmstadt-Eberstadt, Nieder-Ramstadt, Frankenhausen, Waschenbach, Ober-Beerbach & Malchen) ein.

Im November 2021 organisierte die IG Radwege eine Fahrraddemo, an der trotz Kälte und Regen mehr als 40 Teilnehmer teilgenommen haben. Zudem haben sich zwei Arbeitsgruppen gebildet, die sich jeweils um die beiden Hauptanliegen kümmern: Ein sicherer Radweg entlang der Hauptstraße in die umliegenden Ortschaften sowie ausgeschilderte Radwege im Umland für touristische Zwecke sowie als Alternative zur Route entlang der Straße.

Im Arbeitskreis Nahmobilität der Gemeinde Mühlthal wird das Projekt Radweg entlang der L3098 als eines von 3 Prio-Projekten behandelt. Auch im Radverkehrskonzept des LADADI von 2018 ist der Radweg mit Priorität A vorgesehen. Allerdings wurde er bei der jährlichen Planung der Projekte zur Umsetzung von Hessen Mobil dann jedes Mal doch nicht ausgewählt. Es ist derzeit nicht absehbar, wann die Planung und Umsetzung tatsächlich stattfinden wird. Fördermittel seitens Bund und Land könnten beantragt werden, aber die Planungs- und Umsetzungskapazitäten bei der Gemeinde sowie Hessen Mobil – zuständig für den Bau der Radwege – sind begrenzt.

Vom Arbeitskreis zur Ortsgruppe im ADFC Darmstadt-Dieburg

Im Arbeitskreis und bei der Demo entstanden erste Kontakte zum Vorstand des ADFC Da-Di, der das Projekt mittlerweile aktiv unterstützt und sachkundig begleitet. Im Frühjahr 2022 hat sich die IG Radwege dazu entschieden, eine Ortsgruppe des ADFC Darmstadt-Dieburg zu werden, um den Radverkehr in und um Nieder-Beerbach mit diesem starken Partner im Rücken zukunftssicher zu gestalten.

Simon Rouwen

<https://www.radwege-beerbach.de>

Nachlese zum Sommerfest 2022

Am 24. Juli fand das Sommerfest des ADFC Darmstadt-Dieburg statt. Etwa 80 große und kleine Menschen kamen zum Ziegelbusch, um sich wieder einmal zu treffen, miteinander übers Radfahren, über Verkehrspolitik oder ganz andere Themen zu reden, und es sich einfach bei tollem Wetter, gutem Essen und vielen Getränken gut gehen zu lassen.



Foto: Fortuna Marx

Klaus Görge vom Vorstand begrüßt die Gäste.

sich jede*r um das leibliche Wohl kümmern – da es an diesem Tag richtig heiß war, waren die kalten Getränke besonders begehrt.



Foto: Fortuna Marx

Auch das Wohlergehen der Fahrräder wurde berücksichtigt: Fahrrad Check

Zwei Jahre lang konnte die früher obligatorische Weihnachtsfeier wegen Corona nicht stattfinden; da nutzten Viele die Gelegenheit, einmal außerhalb von Fahrradtouren miteinander ins Gespräch zu kommen. Es schien einige Themen gegeben zu haben: Die letzten gingen erst lange nach dem offiziellen Ende des Festes.

Es gab einige Stimmen, die meinten, dass es für den ADFC eigentlich besser sei, im Sommer zu feiern als im Winter, wo man drinnen feiern muss, wo manche wegen eventuellen Schneefalls nicht mit dem Rad kommen können und wo kein weiteres (Außen-)Programm gemacht werden kann.

Auch dem Vorbereitungsteam hat es Spaß gemacht. Jedenfalls hat das Team sich inzwischen schon das erste Mal getrof-

Wir hatten Glück, dass wir trotz der kurzen Vorbereitungszeit noch eine gut geeignete Location gefunden haben, wo wir uns nur um das Rahmenprogramm kümmern mussten. Neben einem Fahrrad-Check, der Codierung und einem Geschicklichkeitsparcours gab es auch ein paar Aktivitäten für unsere jüngsten Mitglieder.

Nach der offiziellen Begrüßung durch den Vorstand und einer Vorstellung des Volksbegehrens Verkehrswende Hessen durch unseren Landesvorsitzen-

den Xavier Marc konnte



Foto: Fortuna Marx

Xavier Marc, Sprecher des ADFC Darmstadt-Dieburg und ADFC Landesvorsitzender in Hessen, stellt das Volksbegehren Verkehrswende vor.

fen, um das Sommerfest 2023 in die Wege zu leiten. Daher heißt es: **Auf Wiedersehen im Juni 2023!**

Andreas Seeberg



Foto: Fortuna Marx

Essen und Trinken gab es reichlich und gut.

Die Gäste konnten sich auch ihr Rad von Patrick codieren lassen.



Foto: Fortuna Marx

Vier Kisten Bier sind das Maß!

Ein Lastenrad bekommt einen Laderaum

Foto: Burkhard Walger



Gehen da wirklich vier Kisten Bier rein?

Das steht es nun, mein neues, gelbes Lastenrad. Ein wenig nackt sieht es aus, weil es noch keinen Platz für die Einkäufe hat, die ich damit machen will. Es ist ein CargoFactory-Rad, deshalb hat es einen Zentralrohrrahmen mit quadratischem Querschnitt und keine Zulademöglichkeit, außer dem Gepäckträger vielleicht. Die Firma CargoFactory bietet das Rad explizit so für den Selbstbau der Ladelösung an. Noch ist das Rad sehr schlank und sehr schnell, aber das wird sich ändern!

Warum keine "Einkaufstasche"?

Es gibt für das Rad ein Rohrgestell mit einer Stoffbespannung. Das Ding sieht aber eher nach Einkaufstasche als nach einer professionellen Transportlösung aus. Vielleicht bin ich etwas paranoid, aber ich möchte nicht, dass jeder Passant meine Einkäufe durchsuchen und womöglich Schlimmeres damit anstellen kann. Zudem soll die Ladung vor Regen geschützt sein. Also muss es eine Kiste sein, die man abschließen kann.

Wie groß soll die Kiste werden?

Beim Essen sind die Augen manchmal größer als der Magen. Dieses Phänomen gibt es auch beim Bau von Lastenradkisten. Mein Ansatz war: "Vier Kisten Bier und noch Platz zum Reingreifen." Die Breite setzte ich so an, dass die Kiste nicht über den Lenker hinausragt. Das sind immerhin 70 cm. Die Länge der Kiste wird leider durch die "Kürze" des Rahmens stark eingeschränkt, aber ich habe das Problem ausgetrickst. Damit die Kiste so lang werden kann, dass das Vorderrad mit ausreichend Luft zum Einfedern noch dran vorbei geht, habe ich einen Ausschnitt eingearbeitet, in dem das Unterrohr zum Lenklager verschwinden kann. Aufwendig, aber bringt ein paar Liter. Nun passen zwar vier Kisten Bier nicht mehr so einfach rein, aber das ist nicht tragisch, wie sich später herausstellen sollte. Die Höhe der Kiste wird durch die Höhe des Lenkers beschränkt. Man muss ja schließlich noch lenken können, ohne dass die Hände

mit der Box kollidieren.

Welches Material?

Eine gewisse Wasserfestigkeit sollte schon sein. Deshalb habe ich mich für sogenannte "Siebdruckplatten" in 6 mm Stärke entschieden. Mit denen macht man keinen Siebdruck, sondern es sind Birkenperrholzplatten, die auf einer Seite durch ein Sieb bei der Herstellung rau strukturiert wurden. Auf beiden Seiten sind sie dünn mit Phenolharz beschichtet, was sie einigermaßen wasserfest macht. Das Harz ist braun und nicht gerade ein Hingucker. Mittelfristig will ich es noch lackieren.

Mit Aluminiumprofilen, die auch Musiker für ihre Flightcases verwenden, kann man recht einfach eine stabile Kiste mit allem Schnickschnack bauen. Diese Profile gibt es z. B. von der Firma Adam Hall. Mit einem speziellen Deckelprofil und einem Stangenscharnier (Klavierband) aus Edelstahl war der Deckel schnell gebaut. Schnell? Na ja, die Aluminiumprofile müssen auf Gehrung geschnitten werden (45 Grad Winkel). Das habe ich mit meiner Tischkreissäge einigermaßen hinbekommen, war aber eine ziemliche Sauerei. Die Aluspäne kann man heute noch in der einen oder anderen Ecke finden. Besser wäre es jedoch, man ließe sich die Profile bei einer Metallbaufirma passend schneiden. Dann wird das richtig professionell.

Wie zusammensetzen?

Wegen der Wasserdichtigkeit habe ich die Teile mit Hilfe von acrylbasiertem Montagekleber zuerst in die Eckprofile eingeklebt. Heute würde ich wahrscheinlich eher Silikon nehmen. Endgültig befestigt werden sie mit kurzen Blindnieten von innen. Mit vier Schrauben nach unten, eine nach vorne und mit einem selbstgefeilten Distanzstück aus Alu zum Lenkrohr hin, wird die Kiste befestigt. An diesen Stellen hat der Hersteller Gewindebuchsen in den Rahmen eingebaut.

Wie den Deckel offen halten?

Der Deckel ist am hinteren Ende mit dem Scharnier befestigt, geht also Richtung Lenker auf. Eine Deckelstütze war mir zu unprofessionell; es mussten Gasdruckfedern sein! Aber wie kräftig müssen die sein, damit der Deckel auch noch bei etwas Wind aufbleibt? Ich habe etwas gerechnet und überlegt, da kamen mindesten 60N bei raus. Ich habe ein Pärchen mit 80N in der Bucht (eBay) für kleines Geld gekauft und voila, es passt exakt. Sie könnten auch noch etwas straffer sein. Zweimal 100N sollte auch problemlos gehen.

Als Schloss bot sich ein einfaches Briefkastenschloss an, für das ich eine neue Schließzunge aus Aluminiumblech gefeilt habe. An der Kiste ist dann ein Zapfen, um den die Schließzunge greift. Damit kann man aber keine Vorspannung für den Deckel aufbauen, also habe ich noch zwei kleine Spannverschlüsse aus Edelstahl angebracht, die den Deckel mit Spannung schließen. Das auch, um ihn beim Fahren am Klappern zu hindern.

Die Innenausstattung

Um die Ladung in der Kiste fixieren zu können, habe ich an der unteren Kante innen zwei Paar bewegliche D-Ringe angebracht. Mit Spanngurten durch die Ringe kann man die Kisten in der Box sichern.

Noch ein wenig billigen Nadelfilzteppich mit doppelseitigem Klebeband an die Seitenwände innen gepappt und eine Gummi-

matte auf den Boden gelegt, und die Innenausstattung ist komplett. Der Luxus wäre natürlich noch eine automatische Beleuchtung, die beim Öffnen angeht. Na ja, kann ja noch kommen.

Wie fährt sich das?

Die vier Kisten Bier will man nicht wirklich damit fahren. Nicht unbedingt, weil das zu anstrengend wäre. Davor schützt der Shimano Elektromotor. Aber der Schwerpunkt wandert weit nach vorn und macht das Lenken zur richtigen Arbeit, fast wie bei den alten LKW ohne Servolenkung. Da sind Lastenräder mit der Ladefläche hinten besser dran.

Mit der Kiste ist das Rad natürlich nicht mehr schnell. Bei knapp 30 km/h fährt man wie vor eine Wand. Das klingt schnell, aber Gegenwind von 15 km/h bremst einen auf 15 km/h ab. Es ist halt ein senkrecht Brett im Wind.

Hmm, eine aerodynamische Verkleidung vorne könnte doch ...

Burkhard Walger



Foto: Burkhard Walger

Ein einfaches Briefkastenschloss tut's auch.

Wir haben ein neues Lastenrad oder, was lange währt ...

Dass uns im Frühjahr ein böser Mensch unser tolles Promorad geklaut hat, wurde in der Presse und in den sozialen Medien ausführlich dargestellt. Bei der Jahresmitgliederversammlung haben uns die Mitglieder ein Budget für die Beschaffung eines neuen Lastenrads genehmigt. Und jetzt haben wir – endlich – eins gekauft.

Dreister Diebstahl

Ende Januar 2022 wurde unser Promorad aus dem Abstellraum am Bahnhof geklaut. Es stand hinter einer Stahltür in einem abgeschlossenen Gitterkäfig. Eine Anzeige bei der Polizei hat uns das Rad nicht zurückgebracht. Und gegen Diebstahl versichert war es leider auch nicht. Wer rechnet schon damit, dass Schloss, Gitterkäfig und Stahltür nicht ausreichen?

Nach dem Diebstahl gab es zunächst wenig Bedarf ein neues Rad anzuschaffen. Es gab nur wenige Veranstaltungen und das Material, das wir zu transportieren hatten, war überschaubar. Je näher der Sommer kam und je mehr Veranstaltungen wir besuchen wollten, desto öfter mussten wir beim Materialtransport improvisieren. Um dem abzuweichen, haben wir uns dann doch nach einem neuen Rad umgesehen.

Wir brauchen endlich ein neues Rad

Da war es mehr als nur ein glücklicher Zufall, dass wir während eines unserer Schrauberinnenkurse erfahren haben, dass bei Fahrrad Claus in Trebur, übrigens auch ADFC-Fördermitglied, das eine oder andere Lastenrad angeboten wird, das für unseren Bedarf genau passen könnte. Und dann ging es recht schnell: Telefongespräch, Liste von Angeboten, Besichtigung, Probefahrt, Verhandlung, Abholen, fertig.

Das neue ADFC-Lastenrad

Seit dem 1. September haben wir ein neues Packster 80 von Riese & Müller, das noch besser gesichert als bisher in unserem Lagerraum steht. Beim Fahrradaktionstag auf dem Marktplatz in Darmstadt kam das Rad zum ersten Mal zum Einsatz und wurde natürlich gleich ordentlich codiert. Das Lastenrad hat auch eine Weber Anhängerkupplung. Und eine Diebstahlversicherung schließen wir natürlich auch ab. Wir haben unsere Lektion gelernt.



Foto: Helga Hofmann

Unser ganzer Stolz, leicht zu fahren und besonders viel Stauraum.

Eine neue Promokiste soll her...

Wir lassen demnächst durch einen guten Messebauer eine schöne Promokiste für den Laderaum bauen. Diese Promokiste soll leicht ab- und wieder aufmontierbar sein. Sie soll auch als ausklappbarer Infostand dienen. Wer Design-Ideen bzw. Erfahrung hat oder uns einen guten Messebauer empfehlen kann, möge sich gleich mit uns in Verbindung setzen!

Klaus Görgen & Xavier Marc

Jetzt abstimmen beim ADFC-Fahradklima-Test!

Der ADFC-Fahradklima-Test ist eine der größten Befragungen zum Radfahrklima weltweit und findet 2022 zum bereits zehnten Mal statt. Die Ergebnisse helfen Städten und Gemeinden dabei, ihre Fahrradfreundlichkeit zu bestimmen. Sie sind für Kommunen eine Orientierungshilfe und zeigen die vordringlichen Handlungsbedarfe auf. Je mehr Menschen mitmachen, desto aussagekräftiger sind die Antworten. 2020 – beim letzten Mal – haben sich 230.000 Bürgerinnen und Bürger an der Umfrage beteiligt – das waren rund 60.000 mehr als 2018. Sie haben 1.024 Städte und Gemeinden bewertet. Dieses Rekordergebnis wollen wir 2022 mindestens halten, wenn nicht übertreffen.

Macht mit und bewirbt den Fahrradklimatest!

Noch bis **30.11.** unter <https://fahradklima-test.adfc.de>

1.000 km Tandemurlaub mit Kindern

Ein Schweden-Abenteuer

Foto: Paul Görgen



Leichtbepackte Tagestour um den Åsnen.

Vom Nachwuchs war unser schönster Urlaub ein Fahrradurlaub. Wir fuhren mit dem Stufentandem zu zweit vier Wochen mit dem Zelt durch Schweden. Sollte uns diese Art des Reisens nun lange versagt bleiben, weil wir Kinder haben? Das konnten wir uns nicht vorstellen. Also wagten wir den Versuch 2022 noch einmal - mit Kindern im Alter von sechs und acht Jahren. Der Plan klang einfach: In Travemünde auf die Fähre nach Malmö, in Schweden Fahrrad fahren und zelten, nach vier Wochen zurück. Trotzdem hatten wir einen Heidenrespekt davor: Was, wenn die Kinder keine Lust haben oder es nur regnet?

Zu unserem alten Pino Stufentandem ist ein zweites dazu gekommen, dieses allerdings mit Motor. Der große Vorteil an einem Tandem ist, dass auch Menschen mit ungleichem Fitnesslevel gemeinsam damit fahren können, und jeder auf seinem gewohnten Anstrengungslevel treten kann. Bei einem Stufentandem kommt hinzu, dass der Captain hinten sitzt, steuert und bremst, während der Stoker vorne dank des Liegeradsitzes bequem mitstrampeln kann und dabei die Hände frei hat. Die Köpfe sind nah beieinander und man kann sich gut unterhalten.

Anreiselogistik

Vor neun Jahren fuhren wir zu zweit mit dem Tandem mit der Bahn zur Fähre. Das war damals schon eine Herausforderung. Manchmal musste einer sich mit auf dem Hinterrad balancierten Rad in einen Aufzug quetschen, oder wir mussten es Treppen hoch- und heruntertragen. Es gibt im Intercity reservierbare Tandemplätze im Fahrradabteil. Diese Reservierungen und Tickets aber sind schwer zu bekommen. Sie müssen am Schalter gekauft werden, und nicht jede*r Mitarbeiter*in weiß, wie ein Tandemplatz reserviert werden kann. So hatten wir schon seinerzeit auf dem Hinweg ein Tandemticket, auf dem Rückweg stattdessen zwei normale Fahrradtickets.

Seitdem sind fast zehn Jahre vergangen, aber das Ticketsystem hat sich nicht gebessert. Deshalb ließen wir unsere Fahrräder dieses Jahr nicht mit der Bahn fahren. Durch das 9-Euro-Ticket war die Wahrscheinlichkeit 2022 noch mal größer, in der Bahn nicht mitzukommen. Das wollten wir mit der doppel-

ten Menge an Fahrrädern und Gepäck und dazu zwei Kindern nicht riskieren. Als Alternative blieb: die Räder und das Gepäck in einem gemieteten Transporter transportieren, den Rest der Familie im Zug. Sonntag war Hauptreisetag, und wie im Auto üblich auf der Autobahn Stau. Wir hatten schon im Vorhinein so geplant, dass wir in Lübeck den nächsten Tag verbringen konnten und erst am Abend zum Fährhafen fahren mussten. Dadurch konnten wir der Verzögerung durch Stau und Verspätung etwas gelassener entgegenblicken. Leider bietet die Bahn den Fahrradtransport zum Reiseziel per Spedition auch bislang nur für herkömmliche Fahrräder an.

In Travemünde warteten wir mit den Autos und Wohnmobilen in einer Schlange vor der Fähre. Da ist ein Spezialrad immer ein Highlight, und die Leute aus den benachbarten Fahrzeugen kommen vorbei und schauen sich das Unikum genauer an. Besonderen Service gab es auf dem Weg auf die Fähre: Hier wurden wir mit ein paar wenigen anderen Radreisenden von einem Geleitfahrzeug abgeholt und auf die Fähre geführt. Da wir über Nacht fuhren und eine Kabine gebucht hatten, kamen wir auch ausgeschlafen in Malmö in Schweden an.

Schlafplätze

Wetterbedingt lässt sich bei Radreisen oft nicht weit im Voraus planen und buchen. Machen wir auch eh nicht gern. Dazu waren in Schweden Sommerferien, weshalb die Zeltplätze an der Südküste häufig voll belegt waren. Wir hatten nicht damit gerechnet, dass es sogar für spontane Zelte (ohne Strom und für nur eine Nacht) zu voll werden könnte. Zumal wir 2013 im Mai unterwegs waren und oft die einzigen Gäste mit Zelt auf den Campingplätzen waren. Sobald wir die Südküste verlassen hatten, lag aber auch dieses Problem hinter uns. Alle weiteren Campingplätze hatten immer eine Reserve an Spontanplätzen für Einzelzelte. Die Kinder fanden immer schnell Anschluss, sei es auf dem Spielplatz oder am Seestrand. Dadurch war es auch kein Problem, dass wir kein Spielzeug dabei hatten, denn Langeweile kam selten auf.

Nach dem Gedränge an der Südküste bogen wir nach ein paar Tagen ins Landesinnere ab. Schon für die erste Nacht abseits der Küste wagten wir einen Versuch: In Schweden ist das Zelten im Rahmen des Jedermannsrechts unter gewissen Bedingungen erlaubt, wir wollten also gern auch ohne Campingplätze auskommen. Lange suchen und prüfen, ob die Bedingungen erfüllt sind, wollten wir aber nicht. Deshalb beschlossen wir, kostenlose Lagerplätze anzufahren, die an vielen Stellen entlang der Fernwanderwege zur Verfügung stehen. Wenn man Glück hat, muss man dort nicht mal ein Zelt aufbauen und kann stattdessen in einem Windschutz schlafen. Trotz der sommerlichen Zeit waren wir in den meisten Nächten an diesen Lagerplätzen allein und hatten den Platz für uns. Oft gab es auch einen See, in dem man sich den Schweiß des Tages von der Haut waschen konnte. Wegen der Trockenheit waren auch nur wenige Mücken unterwegs, so dass man nicht zu arg zerstoichen wurde. Wir freuten uns auch, dass die kostenlosen Lagerplätze das Übernachtungsbudget entspannten.

Strecke machen?

Für unser Nutzungsverhalten im Urlaub reichte eine Akkulation gut 70 km weit, je nach Höhenmetern bis 90 km. Am Anfang war das knapp zu wenig für zwei Tagestouren - Wir fuhren

am Tag im Schnitt nur 35 km, um genug Zeit für andere Sachen zu haben. Der Trainingseffekt brachte dann aber im Verlauf der ersten Woche eine merkbare Leistungssteigerung (beim Fahrer, nicht beim Motor). Danach konnten wir mit Aufladen alle zwei Tage auskommen, und so öfter auch abseits von Campingplätzen, die wir vor allem für ihre Steckdosen anfuhrten, übernachten. Das größere Kind bewegte seine Pedale fleißig mit und war bei Anstiegen eine echte Hilfe. Das kleinere Kind machte vor allem gern Pause und redete und sang dafür zum Ausgleich mehr.

Zu Anfang unterschätzten wir bei der Vorplanung, wie weit wir mit guter Laune und zufriedenen Kindern fahren können. Hätten wir vorher gewusst, wie lange die gute Laune auch bei den Kindern auf den Rädern hält, wären wir weiter in Richtung Norden aufgebrochen und hätten noch ein paar Freunde besucht. So kehrten wir lieber konservativ etwas zu früh um, mit dem Resultat, dass wir auf dem Rückweg zur Fähre in der letzten Woche ein wenig im Zickzack fahren mussten, um noch mehr den Wald und die Seen genießen zu können und nicht lange im landwirtschaftlichen Südzipfel Schwedens fahren zu müssen.

Radwegführung

Für die Routenplanung nutzten wir Komoot und ein wiederbelebtes Garmin Edge 1000 mit der Velomap. Nur einmal versuchte die Navigation, uns über ein Segment mit Leitplanken auf beiden Seiten und Tempo 100 zu schicken, das definitiv nicht für Fahrräder geeignet war und in einem 18 km Schlenker umfahren werden musste. Ansonsten konnten wir die großartige Fahrradinfrastruktur in Südschweden genießen. Hier macht Schweden vieles richtig, was in Deutschland noch fehlt. Selbst in kleineren Städten und an Nebenstraßen gibt es meist beidseitig sehr breite Radwege. Im Radweg sind teilweise Leiterschleifen, mit denen für den Radverkehr eine grüne Welle gesteuert werden kann. Durch separate Fahrradampeln (Warum haben wir in Darmstadt nicht mehr davon?) ist diese grüne Welle auch kein Problem für den querenden Autoverkehr. So ein Fahrrad ist schnell über seine Grünphase gefahren. Abseits der Städte fuhrten wir über pittoreske Landsträßchen, die oft nicht breiter waren als ein Radweg, und auf denen wir selten ein Auto trafen.

Gepäck

Alles Gepäck / Ausrüstung plus Lebensmitteln für einen Tag und Zelte passte in acht Fahrradtaschen, einen Packsack und einen Gepäckträger und kam auf etwa 55 kg Gewicht. 12,5 kg pro Person ist nicht ultraleicht, aber auch nicht übermäßig schwer. Am Ende wurde das Volumen durch effizientes Packen immer kleiner. Wir kauften anfangs jeden Tag Lebensmittel ein, um Gewicht und Volumen zu sparen, in der zweiten Hälfte der Reise kamen wir zwei Tage mit einem Einkauf aus. Fürs nächste Mal haben wir uns eine sinnvolle Packstrategie notiert und müssen nicht mehr von Null anfangen. Für die Ausrüstung haben wir nur die nötigen Dinge vorab gekauft. Zum Beispiel haben wir den vorhandenen Zweipersonentopf mitgenommen und beschlossen, nur falls nötig vor Ort einen größeren Topf zu kaufen. Es war dann nicht nötig.

Abreise

Für die letzte Nacht hatten wir in weiser Voraussicht eine Hütte gemietet. An unserem letzten Morgen in Schweden goss es dann auch planungsgemäß in Strömen. Nach der Fahrt (17 km) vom Campingplatz zum Fährhafen in Malmö waren wir nass. Trotzdem waren alle traurig, dass wir nicht einfach noch ein oder zwei Monate weiterfahren konnten. Diesmal durften wir wie gewohnt mit der Autoschlange auf die Fähre fahren. Auf dem Fähr-



Foto: Andrea Hesse

Pittoreske Landstraße in Småland.

hafen ist sowieso langsam fahren angesagt, so dass es auch eigentlich kein Begleitfahrzeug braucht. Auf der Überfahrt konnten wir die Öresundbrücke von unten bewundern. Die letzten 20 km der Tour führten vom Fährhafen zum Hotel in Lübeck, von wo wir wie auf dem Hinweg mit Transporter und Zug zurück nach Hause aufbrachen.

Fazit

Wir möchten unabhängiger vom Stromnetz werden, um seltener Campingplätze besuchen zu müssen. Gegebenenfalls wird ein zweiter Akku oder ein Solarpanel für mehr Reichweite sorgen. Denn den Motor brauchen wir an einem Fahrrad, wenn wir mit zwei Rädern unterwegs sind, um uns nicht zu streiten. Selbst wenn die Kinder in ein paar Jahren groß genug sind, um einen signifikanten Beitrag leisten zu können - und auch Lust darauf haben - werden wir immer unterschiedlich fest in die Pedale treten wollen. Der Motor gleicht das aus. Der Urlaub war für uns alle ein Abenteuer, das sich wirklich gelohnt hat. Die Kinder sind ein ganzes Stück selbstständiger geworden, gleichzeitig war es schön, dass wir so viel Zeit miteinander, so viel Zeit draußen und so viel Zeit auf dem Rad verbringen konnten. Beim nächsten Mal werden wir versuchen, den teuren Transport der Räder mit dem Transporter zu vermeiden.

Anna Hesse, Paul Görden

Bildungsurlaub auf dem Rad

Fünf Tage lang anders lernen

Foto: Fortuna Marx



Landschaftstheater am Vennbahnradweg.

*Theoretisch hat jede*r hessische Arbeitnehmer*in die Möglichkeit, einmal im Jahr fünf Tage lang Bildungsurlaub zu nehmen. Dabei besonders schön: Inzwischen gibt es einige zertifizierte Anbieter, die das Lernen zum Zwecke der Berufsbildung, der allgemeinen und politischen oder gewerkschaftlichen Bildung mit dem Radfahren verbinden. Zwei dieser Angebote stellen wir hier vor.*

Mit inzwischen über 6.500 Kursangeboten pro Jahr hat man die Qual der Wahl: Sprachenlernen, gesellschaftliche und politische Themen, Gesundheitskurse, technische und digitale Kompetenzen – das Spektrum ist beeindruckend groß. Möchte man nun ganz gezielt einen Fahrradbildungsurlaub machen, findet man mit dem Suchbegriff „Fahrrad“ auf dem Portal www.bildungsurlaub.de alles, was in irgendeiner Form mit dem Rad zu tun hat, z.B. Die Rolle des Fahrrads in Kopenhagen oder Amsterdam, den Oder-Neiße-Radweg, die Fahrradstadt Münster oder den Venn-Radweg.

Die Fahrradstadt Münster mit dem Rad entdecken

Lebenswerteste Stadt der Welt darf sich Münster seit Oktober 2004 nennen, als sie beim LivCom-Award in der Kategorie der Städte mit 200.000 bis 750.000 Einwohner*innen den ersten Platz belegte. Doch ist sie tatsächlich so attraktiv? Dies war die Ausgangsfrage meines vom Forum Unna angebotenen Bildungsurlaubs. Im Lauf einer Woche erfährt man viel über die Stadt in Westfalen: ihre Geschichte und Kultur, die Rolle der Kirche, die Universität, das Umland und natürlich das Radfahren. Wenn man tagelang mit einer einheimischen Führerin unterwegs ist, die fast ausschließlich auf dem Rad mobil ist und die Stadt wie ihre Westentasche kennt, taucht man viel tiefer in die Stadt ein, als es bei einem rein touristischen Aufenthalt möglich wäre.

Gefühlt ist hier jeder der 300.000 Einwohner*innen mit der Leeze – so nennt man in Münster das Fahrrad – unterwegs. Am ersten Tag ist man ob der Fülle an Radfahrenden noch etwas verwirrt, ab dem zweiten Tag schwimmt man einfach mit. Auch die Autofahrer*innen scheinen mehrheitlich verstanden zu haben, dass hier immer und überall mit Radverkehr zu rechnen ist. Fakt ist, dass Münster auf dem Weg zur Fahrradstadt sehr weit ist. Gleichwohl hat man doch an der einen oder anderen Stelle den Eindruck, dass sich die Stadt vielleicht ein wenig zu sehr auf ihrem guten Ruf ausruht. So scheint z. B. in der Stadtentwicklung ein Gesamtkonzept zu fehlen und außerhalb der berühmten Ringpromenade ist auch in Münster die Fahrradinfrastruktur längst nicht überall zeitgemäß.

„Grenzgänge West“ der Heinrich-Böll-Stiftung NRW

Der Bildungsurlaub mit dem Rad entlang des „Vennbahnradweges“, der ehemaligen Eisenbahnlinie von Aachen nach Troisvierges, mit vier Übernachtungen in drei Ländern (Deutschland, Belgien und Luxemburg) hatte Tagesetappen von 30 bis ca. 55 km (gesamt 213 km) und wir waren fast ausschließlich auf verkehrsfreien und befestigten Wegen unterwegs. Da wir auch in Seitentälern gefahren sind, war doch etwas Kondition erforderlich. Bildung in Bewegung: Politik, Geschichte einer Grenzregion, Naturräume und Gesellschaft **ERFAHREN** - im doppelten wörtlichen Sinne!

Während der Radstrecke hatten wir immer wieder „Bildungspausen“, Stopps mit Inputs zu geschichtlichen Themen und aktuellen gesellschaftlichen Entwicklungen. Vor Ort war für mich besonders die Geschichte der Menschen direkt **„erfahrbar“** und viel besser nachzuvollziehen als im Seminarraum!

Auf dem Rad konnte ich **das Erfahrene** reflektieren – ob in Gedanken alleine oder zu zweit in Gesprächen.

Hinzu kamen dann abends jeweils Führungen in den Übernachtungsorten mit viel Grenzgeschichte und aktuellen EU-Bezügen. Den Abschluss bildete Schengen, das für Freiheit innerhalb der EU steht. Dieses Europa der demokratischen Länder, die in gegenseitigem Vertrauen und Verantwortung zusammenarbeiten, gilt es zu erhalten und weiter zu entwickeln!

Fazit

Bildungsurlaub ist immer auch Überraschung und Wundertüte: Aus welcher Welt kommen die anderen Teilnehmenden, wie sehen sie die Dinge, welche Gruppendynamik entsteht? Wer sich auf diese Wundertüte einlässt, dem wird es gelingen, fünf Tage lang den Kopf freizubekommen und sich mit Themen zu beschäftigen, für die im Alltag kein Raum ist. Bildungsurlaub mit dem Rad bietet zusätzlich die Chance, die Lernsituation des Klassenraums zu verlassen und eine neue Stadt oder Region mit allen Sinnen zu erfahren. Wir finden, dies lohnt sich. Macht es uns gerne nach!

Fortuna Marx und Helga Hofmann

Zu den beiden Anbietern:

Forum Unna:

<https://www.forum-unna.de/bildungsurlaub/bildungsurlaubsangebote/bildungsurlaubsangebote-2023>

<https://t1p.de/ForumUnnaAngebote>

Heinrich Böll-Stiftung:

<https://www.boell-nrw.de/de/bildungsreisen>

<https://t1p.de/BoellStiftungAngebote>

Fahrradbücher

Empfehlungen für die dunkle Jahreszeit

In der dunklen Jahreszeit, wenn man vielleicht doch nicht so viel radelt wie üblich, macht es mir Spaß, Bücher in die Hand zu nehmen, die sich dem Radfahren widmen - einige möchte ich hier empfehlen.

Eigentlich hat man die Qual der Wahl – denn mit dem Fahrradboom erscheinen auch immer mehr Bücher rund ums Radfahren. Ich habe mich zunächst für zwei Bücher entschieden, die sich mit der Tourenplanung befassen, dann noch ein Buch, mit dem man es sich auf dem Sofa gemütlich machen kann.

Radtourenregion Rhein-Main-Gebiet

Obwohl auch ich schon viele Touren im Rhein-Main-Gebiet gemacht habe, fand ich in Radeln für die Seele – Rhein Main - Wohlfühl Touren von Ernst Wrba auch nochmal neue Ideen und war überrascht, wie viel Unbekanntes es zu entdecken gibt. Vorge stellt werden 15 Radtouren, die räumlich gleichmäßig auf das Rhein-Main-Gebiet verteilt sind. Alles sind Rundtouren, bei denen die Startpunkte so gewählt sind, dass man mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen kann. Ansprechen soll das Buch diejenigen Radler*innen, die ganz entspannt radeln wollen: Unter Genuss- oder Wohlfühl Touren versteht der Autor dieses Buches Routen, die in Ebenen oder nur minimal hügeligem Gelände verlaufen und weitestgehend frei von Autoverkehr sind. Es sind eher kurze Touren zwischen 25 und 50 Kilometer, die auch von Familien mit Kindern bewältigt werden können. Die Beschreibungen sind gut – ich selbst habe gleich die erste Tour im Buch ausprobiert und kam hervorragend zurecht. Nützlich waren auch Tipps zu Sehenswürdigkeiten und Einkehrmöglichkeiten. Positiv ist außerdem, dass es auf den Verlagsseiten zu jeder Tour die GPX-Daten gibt. Je nach Witterung kann man die Touren sicher auch im Winter machen – ansonsten ist das ein schönes Buch zur Tourenplanung für die nächste Radsaison!

Zum Einstieg Flussradwege

Flusstouren waren für mich der Einstieg in das Tourenradeln über mehrere Tage – das Buch Flussradwege Deutschland – die 53 schönsten Flusstouren durch Deutschland ist ein perfekter Ratgeber für die Planung solcher Touren. Enthalten sind Beschreibungen von mehr als 50 Flusstouren. Hier kann man sich sehr gut über Streckenlänge, Wegequalität, Verkehrsaufkom-

men, Steigungsverhältnisse und Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke informieren. Zu jeder Tour gibt es Karten im Maßstab 1 : 500.000 inklusive Höhen- und Streckenprofilen. Hier kann man schmökern und herausfinden, welcher Fluss denn nun der richtige ist – je nachdem ob man eher eine sportliche Herausforderung sucht oder mit der Familie reisen möchte. Das Buch ist zu empfehlen, wenn man noch auf der Suche nach einer geeigneten Tour ist. Hat man sich dann für eine Tour entschieden, muss man sich weitergehend informieren. Dazu sind in einem Infokasten zu jedem Fluss Links zu den Webseiten der jeweiligen Region bzw. der Flüsse angegeben, wo man in der Regel auch gpx-Files zum Runterladen findet.

Nicht nur Radreisen

Wir lasen hier im Kettenblatt in letzter Zeit immer öfter vom Frauennetzwerk des ADFC Hessen – und zu diesem Thema passt dieses Buch sehr gut:

Revolutions – Wie Frauen auf dem Fahrrad die Welt veränderten von Hannah Ross

Hannah Ross stellt Frauen und Mädchen in den Mittelpunkt der Radsportgeschichte. Sie erzählt einige ihrer außergewöhnlichen Geschichten von den Anfängen des Radfahrens im 19. Jahrhundert, als Frauen unglaubliche Widerstände überwinden mussten, bis in die Gegenwart.

Das Buch führt uns rund um die Welt, von britischen Suffragetten über niederländische Widerstandskämpferinnen bis hin zu iranischen Frauenrechtlerinnen. Auch wenn es für meinen Geschmack ein paar Geschichten weniger hätten sein können: Das Buch überzeugte mich mit einer neuen Perspektive und ist in einem lebendigen Stil geschrieben – daher kann es nicht nur Frauen empfohlen werden!

Alle drei Titel sind lieferbar und können in jeder Buchhandlung erworben werden. Sicher sind sie aber auch in der einen oder anderen Öffentlichen Bibliothek vorhanden. Falls nicht, oft kann man dort Anschaffungsvorschläge machen und die Bibliothek erfüllt nach Möglichkeit den Buchwunsch. Wie auch immer ihr an die Bücher kommt, ich wünsche viel Freude beim Lesen!

Vera Dopichaj



Wrba, Ernst: RheinMain. **Radeln für die Seele**

Droste-Verlag, 2021 (3. Nachdruck). ISBN 377002091X. – EUR 16,99

Der Autor hat in der Serie „Radeln für die Seele“ noch weitere Titel verfasst, z. B. zu Rheinland-Pfalz oder den hessischen Bahnradwegen.

Ross, Hannah: **Revolutions**: Wie Frauen auf dem Fahrrad die Welt veränderten Mairisch Verlag, 2022. ISBN: 3948722145. – EUR 24,00



Ebenfalls empfehlenswert. **Flussradwege Deutschland** – die 53 schönsten Flusstouren durch Deutschland Esterbauer Verlag, 2021. ISBN 3850009289. – EUR 15,00



Die Regionalpark-Rundroute Rhein-Main

Eine Heimaterkundung mit dem Rad



Foto: Vera Dopichaj

Die Sitzkiesel an der Rundroute, ein echter Eyecatcher.

*Das Rhein-Main-Gebiet ist mehr als ein industriell geprägter und von Straßen oder Eisenbahnlinien durchzogener Ballungsraum. In ca. 200 Kilometern führt die Regionalpark-Rundroute Rhein-Main einmal um Frankfurt herum – von der Wetterau im Norden bis zum Mönchbruch im Süden, von der Mainspitze im Westen bis ins Rodgau im Osten. Dabei entdeckt man als Radfahrer*in die Schönheit und Vielfalt der Natur dieser Region.*

Der Regionalpark Rhein-Main

Seit 2011 entsteht der Regionalpark Rhein-Main als Netz von naturnahen Wegen – mit dem Ziel, die Grünzüge zwischen den Siedlungen der Region zu verbinden und zur Freizeitnutzung für Wanderer*innen und Radfahrer*innen zugänglich zu machen. Derzeit sind etwa 550 von 1.000 Kilometern geplanter Regionalpark-Routen verwirklicht (Quelle: Wikipedia).

Der momentan längste Routenabschnitt und Kernstück ist die Regionalpark-Rundroute mit gut 190 Kilometern, die wir 2022 zum zweiten Mal abfuhren. Diese lädt ein, die grüne Seite des Rhein-Main-Gebiets zu entdecken – mit wunderschönen alten Wäldern, Feuchtbiotopen, Aussichtspunkten, Streuobstwiesen, Weinbergen, Ackerflächen und nicht zuletzt immer wieder Spielplätzen für den Nachwuchs. Dazu kommen zahlreiche Kunstwerke am Wegesrand, Informationen zur Route und historische Zeugnisse. Um Walldorf herum erfährt man beispielsweise einiges über Glauben und Geschichte der Waldenser nach ihrer Vertreibung und Neuansiedlung in Hessen vor etwa 300 Jahren. Nicht nur die Natur der Region, auch ihre Geschichte wird auf dieser Route lebendig.

Höhepunkte

Uns haben die Sitzkiesel als besonderes Erkennungszeichen und unkonventionelle Rastmöglichkeit sehr gut gefallen. Man findet sie auf der gesamten Strecke immer wieder und weiß spätestens beim nächsten Sitzkiesel, dass man sich nicht verfahren hat. Sie bieten sich hervorragend für eine kleine Rast an, zum Hineinlegen in die Kuhle oder zum Klettern und Spielen.

Weitere Höhepunkte am Wegesrand (eine Auswahl):

- Dottenfelder Hof mit Hofladen (hervorragende Bioprodukte)
- Schloss und Schlosspark Philippsruhe bei Hanau
- Patershäuser Hof (schönes altes Gut mit Hofladen bei Dietzenbach)
- Wassermühle bei Ginsheim (authentische Rekonstruktion

der letzten produktiven Rheinschiffsmühle. Leider nur per telefonischer Terminabsprache oder über die Tourist-Info zu besichtigen)

- Aussichtskanzel Vogelnest zwischen Hochheim und Wiesbaden-Delkenheim
- Eisenbaum-Aussichtsturm zwischen Hochheim und Flörsheim
- Besucherzentrum / Weilbacher Kiesgruben (bei Flörsheim)

Wegeföhrung und Tracks

Die Tour lässt sich relativ einfach auf beliebig viele Tage verteilen, denn die meisten der über 30 Kommunen, durch die man fährt, sind an den ÖPNV des Rhein-Main-Gebiets angeschlossen. So stellt es kein großes Problem dar, irgendwo abzubrechen, mit der Bahn nach Hause zu fahren und später die Tour fortzusetzen.

Die Regionalparkroute ist perfekt geeignet für Radfahrer*innen, die abseits des Autoverkehrs bequem nebeneinander fahren wollen. Bis auf die Strecken in den Städten und wenige Ausnahmen auf der Straße wird man weitestgehend autofrei geführt.

Lediglich die Wegweisung ist manchmal etwas verwirrend, denn neben der Rundroute gibt es weitere Touren, die einen von der Rundroute abbringen können. Folglich empfiehlt es sich, die Tour gut vorzubereiten, eine Karte mitzuführen oder am besten den Gpx-Track in eine Smartphone-App zu importieren oder aufs Navi zu laden. Kartenmaterial ist gegen Einsendung eines frankierten und adressierten DIN A4-Rückumschlages kostenfrei erhältlich (Bestellquelle siehe unten).

Tourbeschaffenheit

Vor allem im flachen Süden und Westen stellt die Rundroute keine großen Anforderungen und ist auch von weniger geübten Radfahrer*innen gut zu schaffen. Im Südosten und im Vorder-Taunus gibt es zwar einige Steigungen, aber auch diese sind nie dramatisch und meist rasch überwunden.

Von der Strecke her ist alles dabei: Asphalt, Betonplatten, Wald- und Feldwege und auch mal kurze Sandpisten. Die Tour ist abwechslungsreich, auch beim Untergrund.

Fazit:

Auch wenn wir die Regionalparkroute vor einigen Jahren schon mal gefahren waren und eigentlich wussten, was uns erwartet, so waren wir doch wieder begeistert davon, wie vielfältig das Rhein-Main-Gebiet ist. Die Rundroute ist eine perfekte Radtour, die man ganz wunderbar von zuhause starten und auf drei bis vier Tage aufteilen kann.

Vera Dopichaj und Helga Hofmann

Website: <https://www.regionalpark-rheinmain.de/>

Kartenbestellung (kostenfrei):

<https://www.regionalpark-rheinmain.de/wir-fuer-sie/kartenbestellung/>

<https://t1p.de/RR-Kartenbestellung>

Gpx-Track:

<https://module.tourinfra.com/regionalpark-rheinmain/details.php?id=95520>

<https://t1p.de/RR-Gpx>

Die ADFC-Mitgliedschaft

Ein Plädoyer für die Mitgliedschaft und das Aktivwerden

Der ADFC ist die größte Interessenvertretung für Radfahrer*innen weltweit und hat inzwischen rund 220.000 Mitglieder. Tendenz steigend. Gründe für eine Mitgliedschaft und das eigene Aktivwerden im Verein gibt es viele.

Wer sich für die Mitgliedschaft entscheidet, unterstützt damit zuallererst einmal den Einsatz des ADFCs für die Verkehrswende mit dem Fahrrad und mehr Klimaschutz. Der ADFC setzt sich dafür ein, dass Deutschland Fahrradland wird, dass die Gesetzgebung fahrradfreundlicher wird, und dass überall gute Radwege gebaut werden. Alle, die mit dem Rad unterwegs sind, sollen sicher und komfortabel fahren können. Mit 66 € (Einzelmitglied) bzw. 78 € (Familienmitgliedschaft) pro Jahr ist man dabei.

Dazu kommen – ganz praktisch – zahlreiche Angebote, die vor Ort von den Gliederungen des ADFC organisiert werden. Diese reichen von Fahrradchecks und Codieraktionen über Infoveranstaltungen bis zu Radtouren usw.

Vorteile für ADFC-Mitglieder

Was bringt nun die ADFC-Mitgliedschaft ganz konkret?

- Pannenhilfe: Schnelle und unkomplizierte Hilfe im Pannenfalle über die 24h-Service-Hotline. Gültigkeitsbereich: Deutschland
- ADFC PannenhilfePlus: Separater Schutzbrief mit europaweiter Gültigkeit. Zusätzlich zum Mitgliedsbeitrag 11,90 € pro Jahr
- Haftpflicht- und Rechtsschutzversicherung als Radfahrer*in und Fußgänger*in
- 10 % Preisvorteil bei Produkten der BIKE-Assekuranz
- Call A Bike-Vorteil: Erlass der Anmeldegebühr im Komfort- und Basistarif. Wer ein Call a Bike-Konto hat, kann in über 70 Städten deutschlandweit ein Rad mieten.
- Carsharing-Rabatte bei verschiedenen Anbietern
- Entega: Neukundenprämie oder eine Rabattierung auf den Tarif
- Wartung beim Fahrradhersteller VSF: 15 € Ermäßigung als ADFC-Neumitglied
- Viermal jährlich das ADFC-Mitgliedermagazin Radwelt frei Haus per Post oder als E-Paper – mit vielen Tipps und Informationen rund ums Rad und Radfahren
- ADFC-Newsletter

Zum Weiterlesen: <https://www.adfc.de/mitgliedschaft/adfc-mitgliedschaft-vorteile>

Reicht all das aus, um Mitglied zu werden? Aus meiner Sicht eindeutig JA. Der ADFC hat sich die Lobbyarbeit für das Fahrrad auf die Fahnen geschrieben. Dies gelingt umso besser, je mehr Mitglieder der ADFC hat. Damit gewinnt er an Bedeutung – auf Landes- und Bundesebene genauso wie in der einzelnen Kommune vor Ort.

Eine hohe Mitgliederzahl spielt auch für die finanzielle Schlagkraft des Vereins eine große Rolle. Denn die Kosten steigen – hier nur einige Gründe: Die Erwartungen an die Professionalität des ADFC nehmen zu, Kampagnen wie die Verkehrswende-Initiative (vgl. Artikel in dieser Ausgabe) sind nicht für umsonst zu haben und die zunehmende Digitalisierung erfordert eine andere technische Ausstattung als noch vor wenigen Jahren usw. usw.

Selbst aktiv werden

Mit der Mitgliedschaft ist der erste Schritt getan. Möchte man sich darüber hinaus selbst engagieren, kommen die gleichen Ar-



Foto: Peter H. auf Pixabay

Der ADFC erreicht dann viel, wenn viele mitmachen.

gumente wie bei jedem gemeinnützigen Verein zum Tragen.

- Wer sich aktiv einbringt, setzt sich für das ein, was ihm/ihr wichtig ist. Man kann etwas bewirken und erlebt Neues – sei es auf einer Radtour, bei einer ADFC-Infoveranstaltung oder in der Kampagnenarbeit wie dem Unterschriftensammeln für die Verkehrswende. Das ehrenamtliche Engagement lässt ein gutes Gefühl entstehen.
- Wer regelmäßig an Vereins-Aktivitäten teilnimmt, erweitert sein Sozialleben. Dies trifft auch auf den ADFC zu. Das verbindende Element beim ADFC ist nicht der Bildungshintergrund, der Beruf oder die soziale Herkunft, sondern die Freude am Radfahren. Man lernt beim ADFC Menschen kennen, die man sonst nie kennengelernt hätte und die ganz anders „ticken“. In meinen Augen ist dies eine Chance, über den Tellerrand des eigenen Mikrokosmos zu blicken.

Egal ob ADFC oder ein anderer Verein, wer sich ehrenamtlich engagiert, unterstützt nicht nur die gute Sache selbst, sondern bringt sich auch gesellschaftlich ein. Der ADFC ist einer von vielen Playern im Konzert der Vereine und Initiativen, die unsere Zivilgesellschaft mitgestalten, am Laufen halten und weiterentwickeln. Mitglied sein, ist eine gute Entscheidung, selbst aktiv werden eine noch bessere. Wer daran Interesse hat, ist herzlich eingeladen.

Schreibt eine E-Mail an info@adfc-darmstadt.de.

Helga Hofmann

Wir suchen einen Flyer-, Info-, Prospekt-Verwalter (m/w/d)

Das Aufgabengebiet umfasst u. a. folgende Tätigkeiten: Auswahl und Bestellung von Materialien, Überwachung und Ordnung der Vorräte, Zusammenstellung von Materialien für Aktionen, Entsorgung von veralteten Materialien.

Gesucht wird eine Person mit ausgeprägter ADFC-Affinität und der Bereitschaft, sich **ehrenamtlich** für den ADFC Darmstadt-Dieburg zu engagieren. Der Zeitaufwand ist überschaubar. Wir bieten Zugang zu allen Geheimnissen unseres Lagers und selbstverständlich eine umfassende Einarbeitung.

Neugierig geworden? Dann freuen wir uns über ernstgemeinte „Bewerbungen“ an info@adfc-darmstadt.de.

Ganz so schlimm sieht es im unserem Lager nicht aus, aber viel Papier haben wir durchaus.



Die EUROBIKE ab jetzt in Frankfurt

Foto: Dagmar Berges



ADFC-Stand auf der EUROBIKE 2022. Er hätte vielleicht etwas größer und auffälliger ausfallen können, denn rundherum wurde beim Standbau geklotzt und nicht gekleckert. Aber das merken wir uns – gemeinsam mit dem Bundesverband – vor für das nächste Jahr.

Die weltgrößte Fahrrad-Fachmesse ist von Friedrichshafen nach Frankfurt gezogen. Die nette Stadt am Bodensee und ihr Messegelände waren schlichtweg zu klein und zu peripher gelegen für eine international vernetzte Wachstumsbranche wie die Fahrradindustrie, und andere Bewerberstädte mit großen Ausstellungshallen boten nicht die Ambition, ernsthaft auf dem Weg zu einer Fahrradstadt zu sein.

Man kann sich im Falle Frankfurts zwar darüber streiten, ob die Mainmetropole schon auf diesem Weg ist, aber hier ist in Sachen Radverkehrsförderung in den letzten Jahren mehr passiert, und das auch sichtbarer als anderswo. Insofern hat sich Frankfurt seine neue jährliche (!) Fahrradmesse redlich verdient. Zusätzlich bietet die Stadt den Standortvorteil der zentralen Lage und guten Verkehrsanbindung.

Der ADFC zeigt Präsenz

Wie war nun die EUROBIKE, auch aus Sicht des ADFC? Wir waren an zwei Orten der Messe mit Infoständen vertreten, in Messehalle 8 (als Unterstützung für den ADFC-Bundesverband) und am Mainkai, beim Publikumsevent „EUROBIKE CITY“. Bei uns war der Zulauf an den Ständen über die 5 Tage insgesamt gut, aber es gab sowohl in den Hallen als auch am Mainkai auch erhebliche Flaute-Phasen. Das Angebot am Mainkai war auch zu dünn, um wirklich viel Publikum extra anzuziehen. Die Veranstalter selbst (die Messegesellschaft FAIRNAMIC als Joint Venture der Messen Frankfurt und Friedrichshafen) äußerten sich hochzufrieden, auch mit den Besucherzahlen (zusammen ca. 70.000), die nächste Messe ist für 2023 schon terminiert auf 21.-25. Juni.

Messe-Eindrücke

Wer noch die EUROBIKE von Friedrichshafen kennt mit ihren vielen kleineren Hallen und dem wuseligen Getriebe drin und drumherum, wird beeindruckt gewesen sein von der schieren Wucht der Architektur der riesigen neuen Frankfurter Messehallen. Gerade größere Ausstellerfirmen konnten sich hier ausgiebig inszenieren. Kapazitätsmäßig ist die Infrastruktur – die westli-

che Hälfte des Messegeländes – noch lange nicht ausgereizt, die EUROBIKE kann in den nächsten Jahren also noch weiter wachsen.

Welche Trends sind aus den Exponaten zu erkennen? Dem Autor, selbst meist in den Hallen und am ADFC-Stand tätig, fielen zwei Dinge am meisten auf: einmal das starke Interesse an Speziallösungen im Lastenradbereich. Hier zeigten sich jede Menge Startups, und die Diversifizierung der durchweg elektrifizierten Lastenräder für verschiedene professionelle Cargo-Anwendungen – von Paketdienst über Handwerker bis Müllabfuhr – geht immer weiter. Die Parole lautet in vielen Orten schon: letzte Meile mit dem Fahrrad.

Dann war aber auch ein Trend zu spüren, den man ironischerweise als den „Wiedereinstieg der Autobranche durch die Hintertür“ bezeichnen könnte. Noch geht es nicht direkt um VW oder BMW als Fahrradhersteller. Aber nicht zufällig hatte der ADAC einen sehr großen Stand, um seine Pannenhilfe für Radfahrer*innen zu promoten. Und es waren die größten Autozulieferer Deutschlands allesamt vertreten: Bosch, Conti, ZF, Brose, Mahle, aber auch die großen Prüfdienste wie DEKRA und TÜV Rheinland. Wer das gesamte Spektrum der Exponate gesehen hat, kann auch verstehen warum: gefühlt 90 Prozent waren E-Bikes und Pedelecs. Wer (außerhalb des Renn- und Gravel-Segments) ein „Bio-Bike“ ohne Hilfsmotor suchte, wurde fast schon belächelt. Dabei gilt die Devise: je raffinierter und teurer, desto besser – weil profitabler. Ein modernes E-Bike ist heute ein komplexes Gesamtsystem aus Antrieb und Ergonomie, mit noch viel Potential für Digitalisierung. Das wird viele Akteure aus der traditionellen mittelständischen Industrie und den kleinteiligen Handwerksbetrieben der Fahrradbranche überfordern. Erst recht gilt das für die sympathische ehrenamtliche Pannen-Selbsthilfe von ADFC-Gliederungen – die Endverbraucher sowieso. Wer heute ein Auto fährt und die Motorklappe öffnet, steht hilflos vor einer Blackbox. So ähnlich wird es wohl auch beim Zweirad der Zukunft aussehen!

Bertram Giebler, ADFC Frankfurt



Am Mainkai gab es auch Programm für den Nachwuchs.

Foto: Dagmar Berges, Frankfurt

Lastenrad fahren mit Baby

Mobilität anders gelebt

Ich wohne in Darmstadt-Kranichstein und habe seit Mai 2022 eine Tochter. In diesem Artikel beschreibe ich, wie ich seitdem mobil bin.

Fahrrad bin ich schon immer gefahren. Zwar fand ich es als Kind manchmal „doof“, aber spätestens seit dem Studium habe ich es sehr geschätzt und benutze es seitdem für fast alle meine Alltagswege.

Wie wichtig mir Radfahren ist, habe ich aber erst nach der Geburt meiner Tochter festgestellt. Denn dann konnte ich erst mal nicht mehr Fahrrad fahren. Da wir aus Klimaschutzgründen auf ein Auto verzichten, war ich primär auf den ÖPNV beziehungsweise auf den in Darmstadt vorhandenen On-Demand-Shuttle „Heinerliner“ angewiesen. So richtig glücklich war ich aber mit keiner der beiden Lösungen – aus den folgenden Gründen:

- Die Straßenbahn 5 ist eigentlich eine gute Option, aber aufgrund des Umbaus der Frankfurter Straße ist der gesamte Darmstädter Norden für anderthalb Jahre von der Straßenbahn abgeschnitten.
- Der H-Bus war häufig so überfüllt, dass ich mit dem Kinderwagen nicht mehr reinkam. Oder er fuhr mit Verspätung. Im alternativen 5E-Schienenersatzverkehr ist Umsteigen erforderlich; dazu kommen die sommerliche Hitze und fehlende Sitzmöglichkeiten zum Warten an den Ersatzhaltestellen. Immerhin war die Fahrt dank Jobticket gratis.
- Der Heinerliner kostet Geld (8 bis 12 EUR für Hin- und Rückfahrt), und dann muss natürlich auch die Babyschale mitgeschleppt werden, da im Heinerliner nur eine Sitzerrhöhung für größere Kinder vorhanden ist. Jedoch war der Heinerliner mein bevorzugtes Verkehrsmittel: umsteigefrei überallhin kommen.
- Zu Fuß gehen ist für kurze Wege zum Einkaufen gut möglich, aber bis in die Innenstadt oder mit Gepäck war es mir vor allem mit Kind zu weit.
- Taxi fahren war aus Kostengründen noch nie auf meinem Radar.

Das Lastenrad babyfit machen

Ein Lastenrad hatte ich zwar schon einige Wochen vor der Geburt angeschafft, jedoch fühlte ich mich aufgrund der Geburtsverletzungen zunächst nicht in der Lage zum Radfahren. Die Babyschale war auch noch nicht montiert.

Acht Wochen nach der Geburt war es dann soweit und wir haben die Grundplatte für die Babyschalhalterung montiert. Dazu wurden in die Bodenplatte des Lastenrades vier Löcher gebohrt. Man kann das natürlich auch in einer Fahrradwerkstatt machen lassen, aber wir entschieden uns, es selbst zu tun.

Leider kann man beim Riese & Müller Load 60, unserem Modell, den Babyschaladapter und das Regenverdeck nicht kombinieren, aber mit einer Regenabdeckung für den Kinderwagen (günstig im Drogeriemarkt erhältlich) stellt auch Regen kein Problem dar. Baby in die Schale und los.

Wie fühlt es sich an?

Noch nie hatte mir das Radfahren mehr Freude bereitet. Endlich nicht mehr abhängig von irgendwelchen Fahrplänen sein. Ein ganz neues Gefühl von Freiheit! Und auch dem Baby gefällt das Radfahren. Meistens schläft sie kurz nach der Abfahrt ein, und wenn sie doch mal wach ist, kann sie mir beim Fahren zusehen. Im Auto wäre das nicht möglich. Nach ein paar Wochen haben



Foto: Martin Huth

Unterwegs mit dem Lastenrad. Für Mutter und Kind schön.

wir am Überrollbügel eine Spielkette befestigt, mit der sie eifrig spielt.

Besonders gefällt mir, dass man immer Blickkontakt zum Baby hat. Das Baby fühlt sich dadurch nicht alleine, und wenn der Schnuller rausfällt, merkt man das sofort.

Im Gegensatz zum Fahrradanhänger hat man auch viel besser im Gefühl, ob und wie man durch enge Wege oder Umlaufsperrungen passt, da der breiteste Teil des Gefährtes im Blickbereich liegt.

Da das Load ein vollgefedertes Lastenrad ist, und auch die Babyschalhalterung zusätzlich noch gefedert ist, hatte auch unsere Hebamme keine Bedenken, das Baby schon in diesem Alter so zu transportieren, auch wenn der Hersteller angibt, dass die Halterung erst ab 4 Monate geeignet sei. Gerade in den ersten Wochen bin ich jedoch extrem vorsichtig gefahren und habe Schlaglöcher und Bordsteinkanten gemieden.

Ein so kleines Baby im Lastenrad sorgt auf jeden Fall für Aufsehen. Insbesondere andere junge und zukünftige Eltern, die selbst auf der Suche nach einer geeigneten Transportmöglichkeit für ihr Baby sind, interessieren sich für die Konstruktion.

Zum Handling

Die Babyschale wird mit zwei Gummibändern an der Halterung befestigt, das geht ganz fix. Die Babyschale kann natürlich auch am Fahrrad bleiben, wenn man nicht fährt (man könnte die Babyschale auch mit einer Schlosskette sichern). Allerdings ist sie – zumindest beim Riese & Müller Load 60 – nicht regengeschützt.

Die Halterung ist gefedert. Bordsteine, Schlaglöcher und Kopfsteinpflaster werden gut abgepuffert.

Man kann die Halterung mit einem Handgriff aus dem Lastenrad entnehmen, nur die flache Grundplatte verbleibt im Lastenrad. Dann kann man das Lastenrad z. B. für den Transport von größeren Lasten oder größere Kinder verwenden.

Wenn man den Babyschaladapter gar nicht mehr benötigt, kann man die Grundplatte wieder demontieren. Am Lastenrad verbleiben dann nur vier Schraubenlöcher.

Eva Moldenhauer

9-€-Ticket

Voller Erfolg weckt Erwartungen für dauerhafte Lösung

Foto: IgorCalzone1 Wikimedia Commons



Ob analog ...

2022 ereignete sich inmitten mehrerer Krisen – dem Überfall Putins auf die Ukraine, der noch nicht ausgestandenen Coronapandemie, dem Dürresommer und zu allem Überfluss stark steigenden Preisen – eine Revolution im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Das 9-€-Ticket kam.

Auch Anfang 2022 glich die Karte der Verkehrsverbände und Tarifgrenzen dem Heiligen Römischen Reich deutscher Nation, das sich aus hunderten von Kleinstaaten zusammensetzte. Doch das war im Juni, Juli und August plötzlich Geschichte. Eine nie dagewesene Zeit der einfachen und günstigen Tarife war gekommen: 9 € pro Monat und quasi alle Busse und Regional-Bahnen in ganz Deutschland konnten beliebig genutzt werden.

Eine Erfolgsgeschichte

Das Ticket wurde 52 Millionen Mal verkauft und brachte nicht nur eine erhebliche Entlastung für Neukundinnen und Neukunden wie Gelegenheitsfahrende, sondern auch für alle 10 Millionen Personen, die schon ein Abo, Job- oder Semesterticket haben. Besonders von Armut betroffene Menschen konnten plötzlich an gesellschaftlichen Angeboten teilnehmen oder einen kurzen Urlaub machen, ohne schon beim Lösen des Tickets einen Großteil des Budgets zu verausgaben. Zur Erinnerung: Der Regelsatz des Arbeitslosengelds II sieht gerade einmal 40,27 € pro Monat für sämtliche Ausgaben beim Verkehr vor.

Gleichzeitig gab es trotz Tankrabatt bei hohen Preisen für Treibstoffe einen Anreiz, das Auto stehen zu lassen. Das 9-€-Ticket griff also nicht nur soziale Belange auf, sondern lenkte den Verkehr auch in klimafreundlichere Bahnen. Rund eine Milliarde Fahrten wurden jeden Monat vom privaten PKW auf den ÖPNV verlagert und dabei 600.000 Tonnen CO₂ eingespart. In den drei Monaten des Aktionszeitraums wurden Erfolge für das Klima erzielt, wie sie sonst nur ein ganzes Jahr Tempolimit erbracht hätten.

Quelle: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Bilanz zum 9-Euro-Ticket: <https://www.vdv.de/bilanz-9-euro-ticket.aspx>

Auch in Zukunft wird der Preis eine entscheidende Rolle spielen, ob Menschen dauerhaft auf einen Mix aus Zu-Fuß-Gehen, Fahrrad fahren und dem ÖPNV setzen oder Mobilität primär über

eigene PKW organisieren.

Für den Raum Darmstadt und Darmstadt-Dieburg gilt wie überall ein gewisser Unterschied zwischen Ballungs- und ländlichem Raum. Im Ländlichen muss neben dem Preis auch das Angebot stimmen, in der Stadt ist der Takt und die Qualität des Angebots meist schon gut ausgebaut. Doch ist nicht nur der Preis, sondern auch die Komplexität des Tarifs für viele ein Hindernis, der sich in zahlreichen verschiedenen Preissystemen auswirkt. Wer in Darmstadt in einen Regionalzug steigt, kann im Süden den VRN für Mannheim und Heidelberg studieren, im Osten die VAB im Raum Aschaffenburg und im Westen kurz hinter Mainz den RNN, um nur die wichtigsten Beispiele zu nennen. Durchgängige Tickets von Tür zu Tür, die auch Straßenbahn und Bus vor Ort einschließen, sind nicht immer zu bekommen.

Der politische Wille ist entscheidend

Jahrelang erzählten Politikerinnen und Politiker wie ÖPNV-Promis, ein einheitliches und bezahlbares Tarifgefüge scheitere an unterschiedlichen Vorstellungen von Bund, Ländern und Kommunen, Verkehrsverbänden und -unternehmen, rechtlichen Hindernissen und sei nicht finanzierbar. Die Aktion im Sommer zeigte jedoch, dass es nur politischen Willens bedarf, um ein gutes Angebot zu machen. Von dieser Erfahrung kommt nun niemand mehr herunter und die Regierungen stehen unter dem Druck, eine dauerhafte Lösung zu bieten. Leider schaffte es zum Monatswechsel August-September kein Vorschlag nahtlos in die Wirklichkeit, aber die Verkehrsministerkonferenz einigte sich am 19. September auf eine Nachfolge zum 1. Januar 2023. Am 12. Oktober, also nach dem Redaktionsschluss des Kettenblatts, wird dann wohl der Preis zwischen Bund und Ländern festgelegt. Dieser wird absehbar über 9 € liegen, aber wohl unter den Berechnungen des Verbands deutscher Verkehrsunternehmen von 69 €.

Auch passionierte Radfahrerinnen und Radfahrer, die einen Teil der Strecke mit dem Zug zurücklegen, müssen ein günstiges Angebot nicht fürchten. Die Kapazitäten der Züge waren nur in Einzelfällen erschöpft, in der breiten Mehrheit ist die Fahrradmitnahme möglich und einzelne Lastspitzen gab es auch schon vorher mal. Bei dauerhaft hoher Nutzung wird die Kapazität mitwachsen müssen. Kein Grund, die Sache von vornherein abzulehnen, sondern im schlimmsten Fall einfach ein längeres Stück selbst fahren. Besonders attraktiv war das am 28. August 2022 auf der A66 zur Übergabe der 70.232 Unterschriften für die Verkehrswende Hessen möglich (siehe dazu den Artikel auf Seite 3).

David Grünewald

... oder digital, so günstige Fahrkarten wird es nicht mehr geben.

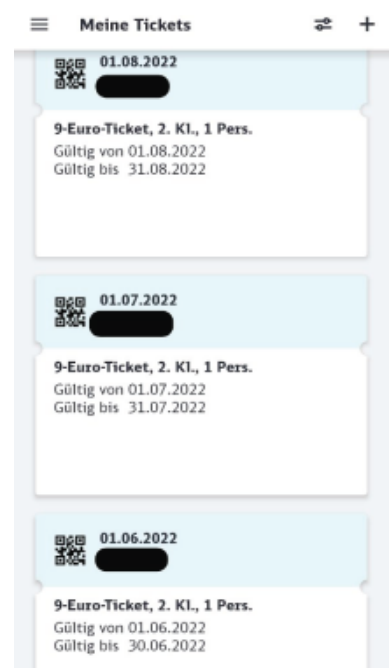


Foto: David Grünewald

Parkraumbewirtschaftung



Foto: Sabine Crook

Weiterhin zugeparkt.

*Seit dem 1. April (kein Aprilscherz!) müssen Anwohnende und Besucher*innen im Woogsviertel für ihre parkenden Autos zahlen. Anwohnende zahlen 120 € im Jahr, um dafür ein Anrecht zu haben ihr persönliches KFZ auf der Fahrbahn abstellen zu dürfen. Monate bevor es zur Umsetzung kam, bildete sich eine kleine Gruppe, die gegen diese Maßnahme war und versuchte mittels Presse und Offenen Briefen dagegen Stimmung zu machen. Das Woogsviertel ist geprägt von im Teil ab der Teichhausstraße großen Wohnblöcken und im östlichen Teil Richtung Botanischer Garten der TU kleinen Häusern, teils noch im Ersten Weltkrieg gebaut. Sowohl die Wohnblöcke, meist Erdgeschoss plus 3 Stockwerke, haben im Hinterhof Garagen, als auch die Ein- bis Zweifamilienhäuser besitzen Höfe und Garagen. Dennoch wurde bis April grundsätzlich nur draußen geparkt, meistens halb auf dem Bürgersteig.*

Was hat sich verändert?

Ein Gutachten der Stadt kam zu dem Schluss, die meisten Autos im Viertel seien von den Anwohnenden und keine sog. Fremdparker. Ergo würde sich nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung nichts verändern. 37% aller Haushalte in Darmstadt besitzen gar kein Auto.

Nun denn, dies kann ich als eifrige Gassigeherin im Viertel nicht bestätigen. Seitdem das Parken gebührenpflichtig ist bzw. Besucher*innen nur noch stundenweise parken können, hat sich die Situation merklich entspannt. Dies bestätigten mir auch Au-

tobesitzer*innen. Ergo ist die Bewirtschaftung ein voller Erfolg: Die Anwohnenden finden abends nach der Arbeit leichter wieder einen Parkplatz. Das liegt wohl auch daran, dass so mancher die private Garage während der Coronazeit entrümpelt hat und so der eigene PKW dort wieder Platz findet, oder weil doch so mancher dauerparkende Campingbus nun südlich der Heinrichstraße seinen Dauerstellplatz gefunden hat. Auch parken wohl TU-Angehörige nun im südlichen Teil. Südlich der Heinrichstraße soll es dann weiter gehen mit der Parkraumbewirtschaftung. Das wird aber noch eine Weile dauern. Denn das Johannesviertel kommt erst nun an die Reihe und außerdem beginnt bald der OB-Wahlkampf. Und ob sich da ein Kandidat mit der parkenden Anwohnerschaft anlegen mag...

Dieses Fazit kann ich im Herbst immer noch ziehen. Aber es mehren sich die Hofeinfahrten, die frei geräumt werden um dort zu parken. Das war vor einem Jahr unvorstellbar, das eigene Kraftfahrzeug gar in der Garage oder auf dem Hof zu parken. In der südlichen Beckstraße wurde das Parken auf der Fahrbahn auf einer Seite mittels Sperrflächenmarkierung (Zickzacklinie) verboten, ebenfalls in einem Teilstück der Kiesstraße. Hier wurde als Entschuldigung bzw. Verteidigung ein neuer Behindertenparkplatz angeführt seitens der Stadt. Anstatt mutig und offensiv zu sagen, Autos sind auf der Fahrbahn zu parken. Und wenn die Straße es nicht erlaubt, dann nur auf einer Seite.

Was mir auch aufgefallen ist: Es werden vermehrt Lastenräder dank der Förderung hier im Viertel gefahren und geparkt. Zu hoffen ist dabei, dass dafür das alte Auto abgemeldet wurde. Das Thema der leidigen Elektroroller ist immer noch präsent. Mal parken diese korrekt schön auf der Seite, mal liegen oder stehen sie quer im Weg. Gefahren werden sie hier oft von jungen Leuten, gerne auch zu zweit. Ellbogenfrakturen lassen grüßen.

Was hat sich nicht verändert?

Was leider kaum eingetreten ist bzw. sich nicht geändert hat, sind die weiterhin massiv zugeparkten Bürgersteige. Das Ordnungsamt fährt und läuft regelmäßig die Straßen ab, um in den Autoscheiben die Anwohnerparkbescheinigung zu kontrollieren – die zu geparkten Bürgersteige interessieren derweil niemanden vom Ordnungsamt. Auch habe ich stark den Verdacht, dass Anzeigen bezüglich illegales Bürgersteigparkens vom Ordnungsamt Darmstadt gar nicht bearbeitet werden. Ob sich diese Politik in Zukunft mit dem neuen für das Ordnungsamt zuständigen CDU-Dezernenten Paul Wandrey ändert, bleibt abzuwarten.

Sabine Crook

Impressum

Herausgeber: ADFC Darmstadt-Dieburg e.V.
Erscheinungsweise: halbjährlich

Verantwortlich:

Annelie v.Arnim
Burkhard Walger

Redaktion:

Helga Hofmann
Klaus Görjen

Satz und Layout: Burkhard Walger

Titelbild: Helga Hofmann

Auflage: 2500 Exemplare

Anzeigenschluss 1-2023: 29. April 2023

Redaktionsschluss 1-2023: 15. April 2023

Internet:

<https://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



Ankommen ist einfach.



sparkasse-darmstadt.de

Wenn man auch bei seinen finanziellen Aktivitäten auf die richtige Bewegung setzt. Ihre Sparkasse unterstützt Sie bei allen Themen rund ums Geld. Damit kommen Sie sicher an Ihr Ziel.

Wenn's um Geld geht
 **Sparkasse
Darmstadt**