

2/2018

5. Jahrgang

15. November 2018

Kettenblatt

DAS FAHRRADMAGAZIN FÜR SÜDHESSEN



Mit Beiträgen des



Kreisverband
Darmstadt-Dieburg e.V.



Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

die urbane Mobilität befindet sich im Umbruch. Der motorisierte Individualverkehr stößt zunehmend an seine Kapazitätsgrenzen, ganz besonders in einem stark wachsenden Ballungsraum wie dem Rhein-Main-Gebiet. Diese Entwicklung trägt dazu bei, dass dem Radverkehr neue Bedeutung zuwächst. In Frankfurt fand dazu eine bemerkenswerte Ausstellung statt, die eine Fülle internationaler Leuchtturmprojekte präsentierte.

Der drohende Verkehrskollaps setzt auch Entscheidungsträgerinnen und -träger zunehmend unter Handlungsdruck. Sie kommen am Thema Fahrrad nicht mehr vorbei. So eröffneten dieses Jahr in Darmstadt erstmalig OB Partsch und Minister Al-Wazir den Fahrradaktionstag. Und die Stadt Darmstadt baut ein neues Sachgebiet Radmobilität auf. Mit dessen Leiter führten wir ein Gespräch über die Situation in Darmstadt. Weitere zarte positive Signale – nicht mehr und nicht weniger – sehen wir in der Fahrradstation am Darmstädter Hauptbahnhof. Jedoch nicht nur in Darmstadt, auch im Landkreis gibt es vielversprechende Ansätze. So sucht beispielsweise in Griesheim eine neue Initiative Mitstreiterinnen und Mitstreiter, um das Radfahren voranzubringen. In Dieburg stellen wir an der einen Stelle Fortschritt, an einer anderen Stelle Stillstand fest.

Den Radverkehr der Zukunft gestalten

Die Fahrradszene ist in den vergangenen Jahren deutlich vielfältiger und lebendiger geworden. Inzwischen beantworten viele die Frage, ob die Maßnahmen der Kommunen ausreichen, mit einem klaren Nein. Nicht nur in Darmstadt, auch in Frankfurt und Kassel treiben Fahrradaktivistinnen und -aktivisten Bürgerbegehren voran und fordern Radentscheide. In Darmstadt sind wir gespannt, wie die Klage der Initiative Radentscheid vor dem Verwaltungsgericht ausgehen wird.

Weichen für die Zukunft werden auch bei der jährlichen Bundeshauptversammlung des ADFC gestellt. Als ADFC Darmstadt-Dieburg betrachten wir es als besondere Bestätigung, dass sie 2018 in Darmstadt stattfand.

Alltag und Freizeit

Das Radfahren wird jedoch nicht nur wichtiger, es verändert sich auch. Mieträder und Lastenräder bzw. Räder mit Anhänger erobern die Städte. Und die Digitalisierung kommt auf dem Fahrrad an. Wir beobachten eine Vielzahl an Trends, die allesamt in die gleiche Richtung zeigen. Das Fahrrad ist längst aus der Nische getreten, in der es lange Zeit war. Für viele ist das Fahrrad selbstverständlicher Teil ihres Alltags. Mit den Kilometern, die auf



dem Weg zur Arbeit zurückgelegt werden, kann man sogar Weltumrundungen schaffen.

Gleichwohl ist das Rad niemals nur Fortbewegungsmittel für den Alltag, sondern immer auch für die Freizeit. In diesem Heft stellen wir eine außergewöhnliche Tagestour vor. Tourenangebote sind und bleiben ein Kernelement im Angebotsportfolio des ADFC.

Die Perspektive des VCD

Den urbanen Verkehr insgesamt betrachten – diesen Ansatz verfolgt der VCD Darmstadt-Dieburg. Er bereichert die aktuelle Ausgabe mit Artikeln über den Park(ing) Day sowie zu den leidigen Themen Eltern-taxi und Gehwegparken. Gleichzeitig blickt der VCD in die Zukunft, auf die kommende Lichtwiesenbahn und präsentiert eine Vision, wie der Cityring in Zukunft aussehen könnte.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen!

Helga Hofmann

Inhalt

Editorial	2	Fahr Rad! - Rezension einer Ausstellung im DAM	15
Achter Fahrradaktionstag Darmstadt	3	Wiedergeburt der Fahrradstation	
Radentscheide in Hessen	4	am Darmstädter Hauptbahnhof?	16
„In Darmstadt ist sehr viel in Bewegung“	5	Mieträder boomen	17
Radverkehrsanlagen im Darmstädter Umland	7	Long Vehicle	18
„Mehr Platz zum Radfahren“ -		Ring frei!	19
Podiumsdiskussion in Griesheim	8	Termine des VCD Kreisverband	
Der Weg zur Arbeit	9	Darmstadt-Dieburg e.V.	19
200.00 km mit dem Rad zur Arbeit	10	Aktion gegen Falschparker auf dem Bürgersteig	20
Wenn es im Wald nach Curry duftet ...	11	Park(ing) Day 2018	21
Einladung zur Mitgliederversammlung des		Zu Fuß oder per Rad in die Schule/Kita?	22
ADFC Darmstadt-Dieburg e.V.	12	Lichtwiesenbahn nimmt letzte Hürde	23
Quo vadis ADFC?		Kidical Mass,	
Bundeshauptversammlung in Darmstadt	13	die Fahrrad-Demo für die ganze Familie	23
Smart Cycling auf Connected Bikes	14	Impressum	23

Achter Fahrradaktionstag Darmstadt

Eine Erfolgsgeschichte

Zum zweiten Mal in Folge fand der Darmstädter Fahrradaktionstag nicht im Frühjahr, sondern im Spätsommer statt und war wie im Vorjahr gut besucht. An fast 20 Ständen konnten sich die Besucher auf dem Darmstädter Marktplatz über aktuelle Entwicklungen im Radverkehr schlau machen. Pedelecs, Lastenräder und Spezialräder durften nicht nur bestaunt, sondern auch ausprobiert werden. Weitere Aussteller informierten über Radroutenplanung, die Mitnahme von Rädern im öffentlichen Nahverkehr und das autofreie Leben mit Rad und Car-Sharing.

Die Highlights

Der Fahrradflohmärkte war auch dieses Jahr für viele wieder ein Grund, den Aktionstag zu besuchen. Gerade in den ersten Stunden gab es reichlich Auswahl und es konnten nicht nur günstige Stadträder, sondern auch das eine oder andere Retro-Rad mit individueller Note erworben werden. Mindestens genauso beliebt war die Fahrradwaschanlage. Sie schaffte es tatsächlich, das eigene Rad wieder in eine strahlende Schönheit zu verwandeln. Wer es noch nicht ausprobiert hat, dem sei diese Station für das nächste Jahr unbedingt ans Herz gelegt. Ebenfalls reger Andrang herrschte am ADFC-Stand bei der Fahrradcodierung. Zwischen 11 und 18 Uhr hat das ADFC-Team 145 Räder codiert und damit das Rekordergebnis vom letzten Jahr nochmals um 14 Räder gesteigert. Alles war dabei - Lastenräder, Trikes und Falträder. Und natürlich viele, viele Pedelecs mit ihren Akkus.

Ein Aktionstag mit politischer Prominenz

Eröffnet wurde der Fahrradaktionstag mit Reden von Hessens Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir, Oberbürgermeister Jochen Partsch und Verkehrsde-



Foto: Thomas Grän

Darmstadts Oberbürgermeister Partsch beim Probesitzen auf einem Spezialrad für den Transport von Rollstuhlfahrern. An seiner linken Seite der hessische Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung Tarek Al Wazir.

zentin Barbara Boczek. Al-Wazir wies auf die Bedeutung des Radverkehrs für die zukünftige Mobilität hin. Beim Radverkehr habe das Elektromobilitätszeitalter mit über zwei Millionen Pedelecs bereits begonnen – und dies ohne jede Subvention. Das Land Hessen trage dieser Entwicklung durch die Einrichtung der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen Rechnung. Diese solle Städten und Gemeinden helfen, den Radverkehr auf der kommunalen Ebene besser und schneller zu fördern. Hessen bringe sich zudem in den Umbau der Infrastruktur mit dem Bau von Radschnellwegen ein, so der Minister. Aktuell werde eine Korridorstudie für Radschnellrouten zwischen Hessens Ober- und Mittelzentren erarbeitet. Wir könnten uns da, bei allem Respekt, noch deutlich mehr Engagement vorstellen.

Partsch wies auf die immer noch hohe Luftverschmutzung in Darmstadt hin sowie auf die Notwendigkeit, die Zahl der PKW-Fahrten zu verringern. Mehr Radverkehr spiele eine wichtige Rolle beim Ver-

bessern der Luftqualität. Der Radscheid Darmstadt sei „materiell unzulässig“, so Partsch. Gleichwohl habe die Stadt den Bedarf für eine raschere Entwicklung des Radverkehrs erkannt und beabsichtige, in den nächsten vier Jahren je vier Millionen Euro für den Radverkehr bereitzustellen.

Boczek verwies in ihrer Rede auf die vielen Dinge, die bei der Radverkehrsförderung in Darmstadt schon auf den Weg gebracht bzw. in Planung seien. Umweltdezernentin Akdeniz überreichte im Anschluss an die Eröffnungsreden die Preise an die Gewinner des Stadtradelns 2018.

Der Fahrradaktionstag wurde wie in den vergangenen Jahren ehrenamtlich organisiert. Für uns macht dies den besonderen Charme aus. Und wenn uns eine ältere Radfahlerin anspricht und sich erinnert, dass man ihr im Vorjahr so freundlich das Rad aufgepumpt hätte, dann machen wir dies gerne wieder. Auch das ist ADFC-Arbeit.

Thomas Grän

Radentscheide in Hessen

Sind in Hessen die Bürgerinnen und Bürger besonders aktiv? Es scheint so, denn in keinem anderen Bundesland laufen derzeit so viele Initiativen, um mithilfe von Bürgerbegehren den Radverkehr voranzubringen.

In Berlin fing alles an

Mit den Initiativen zum „Volksentscheid Fahrrad“ in Berlin, die inzwischen zu einem Radgesetz in der Hauptstadt geführt haben, fing alles an. Es ist vielleicht übertrieben, gleich von einer Lawine zu sprechen, aber Berlin hat einiges in Bewegung gesetzt. Und nicht zu vergessen Bamberg. Hier hat nämlich der Stadtrat die Ziele des Radentscheids beschlossen. Inzwischen sind die Bürgerbegehren zur Förderung des Radverkehrs in den hessischen Städten angekommen.

Darmstadt

Die Darmstädter Initiative Radentscheid trat im Februar 2018 an die Öffentlichkeit. Zwischen Februar und Mai wurden über 11.200 Unterschriften für die Ziele des Radentscheids gesammelt. Mit der Aktion will der Radentscheid in den folgenden drei Jahren sieben konkrete Ziele durchsetzen – darunter u.a. fünf Kilometer Radwege an Hauptstraßen sowie drei sichere

Was ist ein Radentscheid?

Jeder Radentscheid ist ein Bürgerentscheid und findet seine rechtliche Grundlage in der Hessischen Gemeindeordnung (HGO).

Dem Bürgerentscheid geht ein Bürgerbegehren voraus. Hier bestätigen die Bürger durch ihre Unterschrift, dass sie den gestellten Anträgen zustimmen. In Städten wie Darmstadt (mit mehr als 100.000 Einwohnern) muss ein Bürgerbegehren von mehr als drei Prozent der wahlberechtigten Bürger unterzeichnet sein.

Nach Einreichung der Unterschriften werden diese geprüft und dann entscheidet die Gemeindevertretung über die Zulässigkeit des Begehrens. Wird das Bürgerbegehren für zulässig erachtet, wird der Bürgerentscheid durchgeführt. Er muss übrigens nicht durchgeführt werden, wenn die Gemeindevertretung die Durchführung der mit dem Bürgerbegehren verlangten Maßnahmen beschließt.

Beim Bürgerentscheid wird mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen entschieden. In einer Stadt von der Größe Darmstadt mit über 100.000 Einwohnern muss diese Mehrheit mindestens 15 % der Stimmberechtigten ausmachen.

Klaus Görden

Kreuzungen und fünf Kilometer attraktive Nebenstraßen pro Jahr.

Nach der Übergabe der Unterschriften am 4. Mai hat der Magistrat der Stadt Darmstadt erst am 27. Juni einen Beschluss zum Radentscheid gefasst. Zwar wurde an den Zielen des Radentscheids nichts bemängelt, allerdings entspricht der Finanzierungsvorschlag aus Sicht des Magistrats nicht den rechtlichen Anforderungen.

Da die Stadt Darmstadt die Verhandlungen „im politischen Raum“ sucht, fand bereits am 17. August, also vor der Abstimmung in der Stadtverordnetenversammlung (STAVO), eine erste Mediationsrun-

de unter Leitung des ADFC-Bundesgeschäftsführers Burkhard Stork statt. Ungeachtet der vorgelegten Rechtsgutachten der Initiative Radentscheid hat die STAVO am 30. August den Radentscheid für „materiell nicht zulässig“ erklärt. Aktueller Stand: Die Gespräche werden fortgesetzt, drei Arbeitsgruppen tagen im regelmäßigen Turnus, und alle vier Wochen finden Mediationsgespräche statt. Die Initiative hat allerdings inzwischen Klage auf Zulässigkeit des Bürgerbegehrens beim Verwaltungsgericht Darmstadt eingereicht. Derzeit sammelt der Radentscheid Spenden, um die ca. 5.000 € Kosten für das Klageverfahren zu finanzieren. Wird die Zulässigkeit gerichtlich festgestellt, können mehr Inhalte durchgesetzt oder bei Scheitern der Mediation ein verbindlicher Bürgerentscheid wie ursprünglich geplant durchgeführt werden.

Frankfurt

Am 8. März 2018 ist der Radentscheid Frankfurt an die Öffentlichkeit getreten. Am 23. August hat die Initiative dem Verkehrsdezernenten in einem symbolischen Akt

V.l.n.r.: Xavier Marc (ADFC Darmstadt-Dieburg), Annelie von Arnim (ADFC Darmstadt-Dieburg) und Burkhard Stork (ADFC Bundesverband).



Foto: Thomas Grün

stolze 40.000 (erforderlich waren 15.064) Unterschriften übergeben. Das Wahlamt hat bereits bestätigt, dass darunter ausreichend gültige Unterschriften sind.

Die Forderungen der Frankfurter sind ähnlich wie in Darmstadt und Kassel. So stehen auf der Liste sichere Radwege für alle, fahrrad-

freundliche Nebenstraßen sowie durchgehende innerstädtische Fahrradtrassen ganz vorne. Als Nächstes prüft das Rechtsamt der Stadt Frankfurt die Zulässigkeit des Bürgerbegehrens und spricht eine Empfehlung für die Stadtverordnetenversammlung aus.

Kassel

Die Ziele des Radentscheids Kassel sind ähnlich wie die Ziele der Radentscheide in Darmstadt und Frankfurt. Der Kasseler Radentscheid ist seit Mitte April 2018 öffentlich aktiv und hat Ende Oktober die Unterschriftensammlung abgeschlossen. Es wurden 4.501 Unterschriften benötigt, wobei sich die Initiatoren vorgenommen hatten, 15.000 Unterschriften zu sammeln. Am 12. November 2018 wurden dann stolze 21.781 Unterschriften übergeben.

Klaus Görden

Spenden für den Radentscheid Darmstadt

IBAN: DE67 1002 0500 0001 4944 00

Verwendungszweck: Radentscheid Darmstadt

Kontoinhaber: Changing Cities e.V.

Alternativ über

<http://radentscheid-darmstadt.de/spenden>

„In Darmstadt ist sehr viel in Bewegung“

Im Gespräch mit dem Radverkehrsbeauftragten Peter Roßteutscher

Seit 1. April ist Peter Roßteutscher als Radverkehrsbeauftragter der Stadt Darmstadt und Leiter des neuen Sachgebiets Radmobilität im Amt. Wir wollten wissen: Was macht eigentlich ein Radverkehrsbeauftragter, was denkt er über Darmstadt und wo geht aus seiner Sicht die Reise hin?

Herr Roßteutscher, was fiel Ihnen in Bezug auf den Radverkehr in Darmstadt als Erstes auf?

Als erstes ist mir aufgefallen, dass hier sehr viele Menschen mit Lastenrädern unterwegs sind und es zahlreiche ruhige und geschlossene Wohngebiete gibt. Dort lässt es sich relativ entspannt radeln, was ich sehr schön finde. Kritisch sehe ich, dass die Radwege an den Hauptverkehrsstraßen oft keinem Regelwerk mehr entsprechen. Ein bequemes, zügiges Fahren durch die Stadt ist derzeit nur begrenzt möglich.

Welches Resümee ziehen Sie nach Ihren ersten Monaten?

In der Stadt gibt es viele Diskussionen rund um die Frage, wie der Radverkehr sich entwickeln soll und wie sich die Stadt generell zur Verkehrswende verhalten sollte. Wir sehen das z. B. beim Verkehrsversuch in der Rheinstraße und dem Ruf nach „Protected Bike Lanes“. Diese sind deutschlandweit noch



Foto: Burkhard Walger

Seit gut sieben Monaten im Amt: Peter Roßteutscher (m.), Radverkehrsbeauftragter der Stadt Darmstadt, im Gespräch mit Helga Hofmann (r.) und Xavier Marc (l.) vom ADFC Darmstadt-Dieburg.

kaum umgesetzt – in Darmstadt ist das Thema jedoch schon angekommen. Darmstadt erlebe ich als innovative Stadt mit einer sehr jungen und vielfältigen Fahrradszene. Die Radaktivisten sind nicht nur fahrradbegeistert, sondern bringen auch enormes Wissen mit. Wenn es uns gelingt, das vorhandene Potenzial zu heben, kann sich Darmstadt deutschlandweit als fahrradfreundliche Stadt positionieren.

Wo liegen aus Ihrer Sicht in Darmstadt die größten Herausforderungen für den Radverkehr?

Darmstadt ist, wie die meisten

Städte, kulturell sehr vom Auto geprägt. Wenn man den Status Quo verändern möchte und dem Autoverkehr Raum genommen wird, bleiben Widerstände nicht aus. Die Herausforderung liegt darin, eine Vorstellung davon zu wecken, wie es künftig sein könnte. Wenn Menschen etwas genommen wird, z. B. Parkplätze, fühlen sie sonst nur den Verlust, nicht den Gewinn, der entstehen kann. Eine weitere Herausforderung ist die Länge von Planungsprozessen. Diese dauern ohnehin. Wenn man, was richtig ist, mit der Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern arbeitet, werden

die Prozesse nicht schneller. Der Wunsch nach zügigem Handeln steht immer ein Stück weit im Widerspruch zu den üblichen planerischen Prozessen in einer Kommune.

Welche Maßnahmen würden Sie in Darmstadt ergreifen, wenn Sie frei von Beschränkungen agieren könnten?

Was, wie und wo als Maßnahme auf den Weg gebracht wird, ist immer auch ein Verständigungsprozess zwischen vielen Akteuren. Die finale Entscheidung liegt dann beim Magistrat und der Politik. Mit dem Rad-Investitionsprogramm 4 mal 4, also je 4 Millionen Euro für die nächsten vier Jahre, hat die Stadtspitze die Weichen für mehr Radverkehr gestellt. Auf Basis der Radentscheid-Initiative diskutieren wir auch über neue Qualitätsansprüche. Das künftige Leitbild soll eine fahrradfreundliche Stadt sein, die mit einer einladenden Infrastruktur Menschen, die bislang nicht mit dem Rad fahren, zum Radfahren bewegen kann. Für die praktische Umsetzung erhoffe ich mir, dass laufende Projekte wie das bestehende Konzept Fahrradstraßen zügig umgesetzt werden können. Die Fahrradstraße „Im Ehrlich“ steht nächstes Jahr fest auf der Agenda. 2019 wird auch mit dem Großprojekt einer neuen Rad- und Fußwegbrücke über die Rheinstraße begonnen. Ich wünsche mir, dass das Projekt bei Fußgängern und Radfahrenden eine hohe Akzeptanz findet.

Ganz konkret. Was beschäftigt Sie gerade besonders?

Ganz besonders natürlich die weitere Entwicklung mit dem Radentscheid. Mit der Initiative und dem ADFC arbeiten wir in mehreren Arbeitsgruppen, auch mit dem Oberbürgermeister und der Dezernentin. Bis Anfang 2019 soll alles fertig sein und eine Gesamtkonzeption für den Radverkehr in Darmstadt stehen. Gleichzeitig bin ich noch Teamleiter des neuen Sachgebiets Radmobilität, das wir mit mehr Personal ausstatten können – vier zusätzliche Stellen wurden bewilligt. Dieses Team personell komplett neu aufzustellen, ist eine besondere

re und vermutlich auch einmalige Chance und Aufgabe.

Wie sehen Darmstadt und insbesondere das Umland verkehrspolitisch in 10 Jahren aus?

In 10 Jahren sind hoffentlich verschiedene Pendlerradwege, über die wir jetzt diskutieren, fertiggestellt. Dazu zählen Radwege nach Roßdorf, Weiterstadt und vor allem die Raddirektverbindungen Richtung Frankfurt und nach Süden entlang der Bergstraße und nach Norden. So könnte es gelingen, dass trotz steigender Pendlerzahlen die Zahl der Autopendler nicht noch mehr zunimmt.

Innerhalb des Stadtgebiets wünsche ich mir, dass Radfahrer sichere Abstellmöglichkeiten für Räder vorfinden und es an allen Straßen, die für den Radverkehr relevant sind, gute, komfortable und breite Radverkehrsanlagen gibt.

Welche Entwicklungen sehen Sie in Bezug auf die Radschnellwege?

Dass zwischen Egelsbach und Darmstadt-Wixhausen schon mit dem Bau begonnen wird, ist großartig. Da sind Darmstadt und die

Region aktuell sehr weit vorne. Bis 2020 sollte die Trasse bis zur B3 bei Arheilgen fertiggestellt sein. Gleichzeitig haben wir eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, um den Radschnellweg Darmstadt – Frankfurt durch das Stadtgebiet weiterführen zu können. Hier ist eine aktive Bürgerbeteiligung vorgesehen. In der anderen Richtung, im Darmstädter Süden, gibt es bereits mit der Idee eines Radschnellwegs Darmstadt – Rhein-Neckar ein Anschlussprojekt.

Unsere letzte Frage. Was wünschen Sie sich vom ADFC in Darmstadt?

Vom ADFC wünsche ich mir eine konstruktive, kritische Begleitung und gleichzeitig eine aktive Unterstützung bei Projekten. Ich hoffe, dass es zu gemeinsamen Aktionen kommt, z. B. an Schulen. Wir sollten miteinander daran arbeiten, die Verkehrswende voranzubringen und den Radverkehr zu stärken.

Herr Roßteutscher, wir danken Ihnen für dieses Gespräch.

Die Fragen stellten Helga Hofmann und Xavier Marc.

Peter Roßteutscher



Der 48jährige Sport- und Sozialwissenschaftler arbeitete davor 10 Jahre lang bei der Stadt Mannheim. Über den Agenda-Prozess kam er dort zum Thema Radverkehr und war zuletzt Projektleiter des Jubiläums „200 Jahre Fahrrad“. Das Fahrrad ist für ihn seit seiner Jugend in Alltag und Freizeit das Verkehrsmittel erster Wahl. Zum Start ins Wochenende pendelt er bei guter Witterung mit dem Rad zurück von Darmstadt nach Mannheim.

Radverkehrsanlagen im Darmstädter Umland

Blick nach Dieburg

Bei Fahrten im Darmstädter Umland fallen immer wieder Verkehrssituationen auf, die sich leicht verbessern ließen. Wir wollen deshalb in unregelmäßigen Abständen die eine oder andere Radverkehrsanlage, sprich: Radweg, Schutzstreifen und Ähnliches unter die Lupe nehmen. Zum Auftakt ist Dieburg an der Reihe.

Schutzstreifen in der Aschaffenburger Straße

Wir sind bereits im Frühsommer auf den unzulänglichen Radweg in der Aschaffenburger Straße Richtung Innenstadt aufmerksam geworden. Viel zu schmal und in einem katastrophalen Zustand. Der Belag war so rissig, dass er einen schon mal aus der Spur werfen konnte. Nach Gesprächen mit dem Bauamt sowie dem Ordnungsamt war schnell klar: Der Mangel ist längst erkannt und Abhilfe bereits geplant.

Inzwischen gibt es in der Aschaffenburger Straße einen neuen Schutzstreifen an jeder Straßenseite mit neuem Asphaltbelag und sauberen Markierungen. Leider ist der Schutzstreifen unter Einbeziehung des Rinnsteins nur 1,20 m breit. Davon entfallen auf den Rinnstein 30 bis 45 cm. Hier hätten wir uns mehr gewünscht, zumal der Übergang zwischen Asphalt und Platten nicht niveaugleich ist und der Asphalt einen leichten Überstand hat. Das kann Radfahrer durchaus aus der Spur bringen.

Die Bedarfsampel vor dem Fiege-Gelände

Bei dieser Ampel fragt man sich seit der Installation: Schutz oder Schikane? Diese Frage haben wir übrigens zahlreichen anderen Radfahrern gestellt. Die Antwort war einstimmig: Schikane.

Zur Situation: Mit dem Bau des Logistikzentrums zwischen Dieburg und Altheim wurde auch eine Zufahrt von der Landstraße gebaut. Um diese Zufahrt zu queren, wurde



Foto: Klaus Görden

Die Bedarfsampel vor dem geschlossenen Tor der Firma Fiege: Eindeutig Schikane!

eine Querungshilfe mit Mittelinsel unmittelbar vor dem Werkstor angelegt und mit einer Bedarfsampel gesichert. Und damit begann der Ärger. Die Bedarfsampel zeigt für Fußgänger und Radfahrer „Dauer Rot“, für den Fahrzeugverkehr „Dauer Grün“.

Das wäre zu verstehen, wenn hier viel LKW-Verkehr besonders schnell unterwegs wäre. Aber sowohl aus dem Gelände als auch von der Landstraße kommen die LKWs mit sehr moderater Geschwindigkeit aus einer 90 Grad Kurve.

Was das Ganze dann tatsächlich zur Schikane macht, ist die Tatsache, dass die Fußgängerampel auch dann „Dauer Rot“ zeigt, wenn das Firmengelände geschlossen ist, also gewiss kein Fahrzeug quert. Als weiteres Problem erweist sich die fehlende Bordsteinabsenkung. In Fahrtrichtung Altheim ist der Bordstein am Straßenrand sowie auf der Mittelinsel ca. 2 cm erhöht. Fährt man in Richtung Dieburg, sind es stolze 5 cm. Eine Freude für jede Felge.

Wir haben inzwischen mit verschiedenen Menschen gesprochen – bei der Polizei, beim Ordnungsamt, bei der unteren Verkehrsbehörde und mit Passanten im Umfeld der Bedarfsampel. Bei den Passanten waren die Statements

eindeutig: Schikane!!! In der Regel fahren sie, ohne auf den Bedarfsknopf zu drücken, über die Querung.

Die Behörden mauern

Bei den Telefonaten mit den Behördenvertretern entstand der Eindruck, dass kaum einer das Thema aktiv angehen und damit den Status Quo ändern möchte. Was wäre, wenn dann etwas passiert? Inzwischen gab es einen Ortstermin, zu dem wir leider nicht eingeladen waren. Wie wir befürchtet haben, hat man dabei beschlossen, unverändert auf dem Status Quo zu beharren. Sehr schade!

Um es deutlich zu sagen: Schutz in Gefahrensituationen ist gut und soll sein. Allerdings sind Radfahrer und Fußgänger erwachsen und mündig. Sie können selbst entscheiden, ob sie den Schutz einer Bedarfsampel in Anspruch nehmen wollen oder nicht.

Deshalb halten wir es nach wie vor für die bessere Lösung, die Ampel in der Regel im Dunkel-Dunkel-Betrieb zu fahren. Sobald jemand drückt, bekommt der Autoverkehr Rot und der Fuß- und Radverkehr Grün.

Klaus Görden

„Mehr Platz zum Radfahren“

Podiumsdiskussion in Griesheim

"Mehr Platz zum Radfahren" - unter diesem Titel haben die Griesheimer GRÜNEN am 13. September zu einer Podiumsdiskussion eingeladen. Mehr als 30 Besucherinnen und Besucher fanden sich in der Vereinsgasstätte des TUS Griesheim ein. Die Gäste auf dem Podium Michael Hofmann, Jörg Ruf, Thomas Grän, Torsten Leveringhaus und Martin Tichy vertraten Fahrradeinzelhandel, Politik und ADFC. Walter König von den GRÜNEN moderierte die Runde.

Impulse der Experten auf dem Podium

Martin Tichy, Stadtverordneter der GRÜNEN, leitete die Podiumsdiskussion mit einem Impulsvortrag ein. Die 28.000 Griesheimer sind rein statistisch gesehen hunderttausendmal am Tag unterwegs, rechnete Tichy vor. Zu viele Wege werden dabei immer noch mit dem Auto zurückgelegt. Das muss sich ändern. „Menschen müssen zum Radfahren verführt werden, sie sollen sicher, schnell und sauber alle Ziele erreichen können“, fand Tichy. Hindernisse, die Menschen vom Benutzen des Rades abhalten, müssen aus dem Weg geräumt werden. Als Kernprobleme nannte Tichy den Mangel an Sicherheit, fehlende oder schlechte Infrastruktur sowie ein großes Defizit bei geeigneten Abstellmöglichkeiten für Räder.

Hofmann berichtete vom Wandel

bei der Nachfrage für Fahrräder. Der Pedelec-Boom hat den Fahrradhandel tiefgreifend verändert und hält unvermindert an. Die Infrastruktur wächst aber nicht schnell genug mit. Spezialräder wie Liegeräder oder Trikes besetzen Nischenmärkte für Genussradler und Menschen mit körperlichen Einschränkungen, ergänzte Ruf. Leveringhaus fährt seit kurzem selbst ein Spezialrad. Er ist begeistert von den neuen Möglichkeiten seines Lastenrades für den Kinder- und Materialtransport.

Die Diskussion mit dem Publikum

Das Publikum wollte wissen, wie die Verkehrssicherheit verbessert und in Griesheim mehr Platz für Radfahrer geschaffen werden kann. Die nördliche Wilhelm-Leuschner-Straße könnte beispielsweise zur vorfahrtberechtigten Ost-West-Route durch Griesheim ausgebaut werden, so Tichy. Durch entsprechende Einbahnstraßenregelungen könnte die Durchlässigkeit für den Kraftverkehr eingeschränkt und die Menge der Kraftfahrzeuge reduziert werden, erläuterte Grän. Ruf wies auf die Sicherheitsprobleme hin, die durch das Gehwegparken verursacht werden. Oftmals sei ein Durchkommen für Fußgänger kaum möglich. Durch beidseitiges Gehwegparken verenge sich auch der Straßenquerschnitt und es

komme häufig zu Problemen beim Überholen von Radfahrern. Grän schlug vor, an Problempunkten wie Kreuzungen das Parken durch Poller auf den Fußwegen mechanisch zu verhindern, wenn die Parkraumüberwachung nicht ausreicht. Ein Besucher bemängelte, dass der Fuß- und Radverkehr in vielfacher Hinsicht immer noch benachteiligt werde. Tichy beklagte dies ebenfalls und sah große Umsetzungsdefizite in Politik und Verwaltung bei der Radverkehrsförderung. Grän schlug vor, in Griesheim einen „Runden Tisch Radverkehr“ einzurichten. Dieser solle mit Vertretern aus Politik, Verwaltung und Fachverbänden besetzt sein und von einem Radverkehrsplaner moderiert werden. Ortstermine und Befahrungen könnten helfen, parteiübergreifend schnell zu Lösungen zu kommen.

Wie geht es weiter?

Ruf sah den Bedarf, die Interessenvertretung der Radfahrenden in Griesheim zu stärken. Er bot an, einen Arbeitskreis der Bürger zu organisieren, der sich für die Radfahrenden in Griesheim engagiert. Spontan fanden sich in der Versammlung über zehn Personen, die bereit waren sich einzubringen. Weitere Interessierte können sich bei Jörg Ruf unter der E-Mail-Adresse edu@rufmedtec.com melden.

Thomas Grän

Gäste auf dem Podium von links nach rechts Michael Hofmann (Fahrradland), Jörg Ruf (futuRad), Thomas Grän (ADFC), Moderator Walter König (GRÜNE Griesheim), Torsten Leveringhaus (GRÜNE Seeheim) und Martin Tichy (GRÜNE Griesheim)



Foto: Wenzel Heldens

Der Weg zur Arbeit

Erfahrungsberichte

Wie kommen eigentlich ADFC-Mitglieder zur Arbeit? Wie konsequent nutzen sie dabei das Fahrrad? Wir haben bei unseren Mitgliedern nachgefragt und stellen einige Antworten vor.

Astrid

„Ich fahre fast jeden Tag mit dem Rad zur Arbeit aus Dotzheim durch die Innenstadt von Wiesbaden Richtung Erbenheim. Auf dem Hinweg nutze ich Schleichwege durch die Schrebergärten bis zum Hauptbahnhof und halte gerne am Bücherschrank, um Bücher, Geschirr oder Kleidung abzugeben oder zu tauschen. Wenn ich müde bin, steige ich am Hauptbahnhof in den Bus. Zurück geht es bis zum Hauptbahnhof bergab und dann wieder gleichmäßig bergauf durch kleinere Wohnviertel wie das Komponistenviertel mit seinen schönen Altbauvillen. Hier besteht ausreichend Gelegenheit, bei einem der wenigen übrig gebliebenen Metzger in der Innenstadt frisches Fleisch u. ä. einzukaufen. Manchmal treffe ich kurz vor Schluss in den Gärten Menschen, mit denen ich ein Schwätzchen über Gott und die Welt halten kann, oder schaue bei meiner Mutter vorbei. Wiesbaden ist leider an den Hauptstraßen und Ringen (noch) sehr radfahrunfreundlich. Daher versuche ich diese nach Möglichkeit zu vermeiden. In der Innenstadt genieße ich die Flexibilität, die mir das Rad bietet – bei Bankbesuchen, beim Shopping usw.“

Helga

„Zuerst nehme ich das Rad in der Bahn mit nach Frankfurt und muss mich häufig schon morgens ärgern – über verspätete, verkürzte, überfüllte oder ausgefallene Züge. Der RMV ist ein hoffnungslos überlastetes System in einer stark wachsenden Pendlerregion. Vom Frankfurter Hauptbahnhof aus radle ich durch das Bahnhofsviertel ins Büro an meinem Arbeitsplatz in der Stadtbücherei. Der Rückweg ist der



Foto: Helga Hofmann

Helgas privater Modal Mix: Mal mit dem Rad, mal mit dem Zug, mal mit Zug und Rad zur Arbeit.

schönere Teil des täglichen Arbeitswegs. Ich fahre nach Süden aus der Stadt heraus, erst durch den Stadtwald, dann durch die Gemüse- und Getreidefelder an der Strecke. Meist komme ich bis Neu-Isenburg, manchmal bis Langen oder Darmstadt. Wenn alle zwei bis drei Kilometer eine S-Bahn-Station kommt, gibt das die Freiheit, jeden Tag genau so weit zu radeln, wie man möchte oder es zum Abschalten braucht. Ich freue mich schon heute auf den Tag, an dem ich auf dem Radschnellweg zwischen Darmstadt und Frankfurt radeln kann.“

Karsten,

Professor an der TU-Darmstadt, hat uns erzählt: „Ich fahre jeden Tag mit dem Rad von Mühlthal zum Kantplatz mit dem Rad. Ich genieße es, dass der größte Teil meiner Strecke fernab vom Autoverkehr verläuft. Erst fahre ich durch den Wald, dann Fahrradstraße und am Woog entlang und durch die Rudolf-Müller-Anlage. Nur auf dem kurzen Stück vom Zentralbad bis zum Kantplatz muss ich den Weg mit Autos teilen.“

Wir haben nachgefragt und wollten wissen, was er bei Regen und Schnee macht. Die Antwort: „Tage mit richtig schlechtem Wetter sind

eigentlich selten. Meist reicht es, etwas zu warten um trocken anzukommen. Bei starkem Regen stelle ich manchmal auf dem Rückweg das Rad ab Böllenfalltor in den Bus. Bei Schnee gönne ich mir gern den Fußweg durch den Wald bis zur Straßenbahn am Böllenfalltor.“

Sven

„Ich wohne in Groß-Umstadt Wiebelsbach und muss nach Wiesbaden. Meistens bin ich in einer Fahrgemeinschaft unterwegs. Aber während der Sommerzeit nehme ich am Freitagmorgen das Rad mit in den Zug und fahre dann nach Feierabend mit dem Rad über 70 Km nach Hause. Es gibt verschiedene Routen. Ich genieße auf jeden Fall die Fahrt durch die Natur – durch die Mainebene mit ihren Spargelfeldern und Kiefernwäldern, durch die Wälder des Messeler Hügellandes und die Ausläufer des Odenwaldes. Über die Hälfte der Strecke verläuft im Wald. Müde, aber zufrieden und mit mir im Reinen schlafe ich dann abends ein. Eine besondere Genugtuung ist es für mich, die Strecke nach einer schweren Erkrankung vor ein paar Jahren wieder machen zu können.“
Annelie von Arnim, Helga Hofmann, Klaus Görgen

Mit dem Rad zur Arbeit

200.000 Kilometer in 25 Jahren

In den vergangenen 25 Jahren habe ich mit dem Fahrrad dokumentiert 200.000 Kilometer zurückgelegt. In 25 Jahren umrundete ich den Globus rechnerisch fünfmal, für eine Umrundung benötigte ich im Durchschnitt fünf Jahre. Über 90 % der Fahrtstrecke legte ich dabei auf dem Arbeitsweg zurück.

Arbeitsweg

Mein Arbeitsplatz befand sich in Wiesbaden-Biebrich. Mit dem Rad fuhr ich von Bickenbach über Groß-Gerau nach Biebrich. Die einfache Strecke beträgt 50 Kilometer. Einen kleineren Teil legte ich auf abgetrennten Fahrradwegen, den größten Teil auf von der Straße abgetrennten Randstreifen zurück. Die restliche Strecke fuhr ich auf der Fahrbahn. Ich nutzte ausschließlich asphaltierte Wege.

Gründe für die Entscheidung pro Rad

Im Jahr 1992 zog meine Familie von Wiesbaden nach Bickenbach. Ein Arbeitsplatzwechsel kam damals nicht in Frage. Zunächst nutzte ich öffentliche Verkehrsmittel für

den Arbeitsweg. Pro Richtung musste ich zweimal umsteigen. Das dauerte einfach von Tür zu Tür zwei Stunden. Im Frühjahr 1993 fuhr ich aus privatem Anlass mit dem Rad nach Mainz. Dafür benötigte ich knapp zwei Stunden. Das war für mich die Initialzündung für den Wechsel des Verkehrsmittels.

Zunächst fuhr ich die Strecke probeweise. Da ich anfänglich noch keine Übernachtungsgelegenheit in Wiesbaden hatte, bedeutete dies zwei Stunden Radfahren, acht Stunden Arbeiten und zwei Stunden Radfahren. Nach einigen Wochen verzichtete ich auf die ÖPNV-Monatskarte und fuhr pro Woche im Wechsel mit dem Rad oder mit Bus und Bahn. Später konnte ich an meinem Arbeitsplatz übernachten und gewöhnte mir folgenden zweitägigen Rhythmus an: Hinweg - Arbeiten - Übernachten - Arbeiten - Rückweg. Einmal pro Woche radelte ich sowohl auf dem Hin- als auch dem Rückweg die gesamte Strecke, in den Sommermonaten manchmal sogar täglich. Bei schlechtem Wetter nutzte ich eine Mitfahrgelegenheit bei einem Arbeitskollegen.

Eine abgesicherte Unterstellmöglichkeit für mein Rad unter Dach sowie eine Dusch-Möglichkeit am Arbeitsort erleichterten diese Praxis. Wesentlich war aber der Sachverhalt, dass ich so die sportliche Betätigung mit dem Arbeitsweg verbinden konnte. Ich fuhr auch im Winter außer bei Schnee oder Eis auf der Fahrbahn. Bis zum Ende meiner Berufstätigkeit im Januar 2017 fehlte ich äußerst selten wegen Erkrankung.

Risiken

In den 25 Jahren erlitt ich lediglich zwei Verkehrsunfälle. 2005 fuhr ich gegen eine Autotür, die zur Fahr-

bahn hin unvermittelt geöffnet wurde. Ich flog über die Tür und hatte glücklicherweise lediglich Prellungen und Schürfwunden, die ambulant versorgt werden konnten. Am Fahrrad war die Vordergabel gebrochen.

2009 fuhr ich über 'Kölner Teller'. Dabei wurde mein Lenker so zu Seite gerissen, dass ich in hohem Bogen darüber flog. Alle Bänder der linken Schulter waren gerissen. Zweimal zwei Wochen lag ich in der Unfallklinik. Danach konnte ich mehrere Monate nicht Radfahren. Das Rad hatte einen Totalschaden.

Außerdem stürzte ich zweimal bei Glatteis, was aber ohne größere Folgen blieb. Bei meinen Fahrten nutzte ich immer einen Fahrradhelm. Das Fahrrad, speziell Bremsen und Beleuchtung, hielt ich immer auf bestem technischen Stand.

Auf meinem Weg kannte ich mit der Zeit wirklich jedes Schlagloch persönlich. Im Winterhalbjahr fuhr ich oft sowohl den Hinweg als auch den Rückweg bei Dunkelheit. Daran gewöhnt man sich bald.

Sportliche Leistung:

Insgesamt fuhr ich so in 25 Jahren insgesamt 200.000 Kilometer, also etwa fünf mal um die Erde am Äquator. Das ergibt durchschnittlich ca. 8000 km pro Jahr oder 667 km pro Monat.

Wenn ich die Kosten für die 25 Jahre zusammenrechne, komme ich auf etwa 24.500 €, davon macht die Beschaffung des Rades mit 7200 € den kleinsten Teil aus. Der größte Posten mit 12.400 € bildeten die Reparatur- und Ersatzteilkosten, der Rest ging für Kleidung und Zubehör drauf.

Ulrich Friedrich Koch



Foto: U. F. Koch

Mit dem Rad zur Arbeit: Für alle Wetterlagen gerüstet.

Wenn es im Wald nach Curry duftet ...

Eine besondere ADFC-Radtour

Wenn man im Darmstädter Stadtwald exotische Düfte wahrnimmt, kann dies daran liegen, dass der ADFC Darmstadt-Dieburg gerade unterwegs ist und nicht nur radelt, sondern auch kocht.

Alle zwei Jahre bietet der Tourenleiter Dieter Schopohl seine Tour „Radeln und Kochen“ an und verzaubert an einem Sonntag im Sommer eine Grillhütte in ein asiatisch-mediterranes Kleinod. Es beeindruckt immer wieder, wie der Radfahrende Koch sein Equipment in sechs Klapptaschen auf einem Fahrradanhänger und in mehreren Radtaschen verpackt transportiert, über Stock & Stein manövriert und letztlich eine Kochstelle in der Grillhütte aufbaut.

Der Koch in Aktion

Alle Mitradlerinnen und Mitradler werden verwöhnt und bewirtet. Dies fängt schon beim ersten Zwischenstopp mit erfrischendem Mango-Lassi mit Crushed Eis „Marke Schopohl“ an.

In der Grillhütte angekommen, sind schnell Gaskocher, Pfanne, Töpfe, Wasserkasserolle, Kaffeekanne, Kühlbox, diverses Kochgeschirr sowie natürlich die Kochzutaten und Lebensmittel wie eingelegtes Obst, Gemüse, Kartoffeln oder Reis, vorbereitete Antipasti, Dessertzutaten und weitere Schmankerln ausgepackt und bereit gelegt. Die vielen verschiedenen Kräuter und exotischen Gewürze komplettieren die große Ausstattung und sorgen für intensive, feine Düfte, die schon nach kurzer Zeit durch die Luft schweben. Uns läuft sprichwörtlich das Wasser im Munde zusammen.

Ausgestattet mit Kochschürze, Handtuch, Käppi und Küchenmesser wirbelt der Koch auf wenigen Quadratmetern umher, bringt auf zwei Campinggaskochern Topf und Pfanne auf Temperatur, brüht leckeren, eigens kreierten Tee auf und zaubert Stück für Stück ein wunderbares 5-Gänge-Menü. Einzelne helfende Hände dürfen mit-

machen und Gemüse waschen, schälen, schneiden oder beispielsweise auch Lemongras putzen, beim Befüllen der Teller helfen oder mit ähnlichen kleinen Handreichungen den Koch unterstützen.

Die Stimmung ringsherum ist prima und in der Wartezeit zwischen den einzelnen Gängen wird geplaudert, gelacht, probiert, genascht oder fasziniert dem Koch zugeschaut. Essen verbindet – das trifft hier ganz besonders zu.

Nicht zu unterschätzen: Die Vorarbeiten

Insider wissen, dass sich dieses Kochvergnügen nicht einfach aus dem Ärmel schütteln lässt und im Vorfeld eine gute Logistik und intensive Vorarbeit nötig sind. So investiert der Koch jedes Mal einige Urlaubstage, um die Einkäufe zu erledigen, die Koch- und Küchensutensilien zusammenzutragen und zu verpacken. Nur wer es einmal mitgemacht hat, ahnt, wie viele Stunden Vorbereitung erforderlich sind.

Wir Teilnehmer/innen bekommen offiziell nichts von den Strapazen im Vorfeld mit und erleben einen gut gelaunten, begeisterten Freizeitkoch, der uns mit Getränken, leckeren Antipasti, Salat, Suppe, Hauptgericht, fruchtigem Dessert und weiteren kleinen Köstlichkeiten bei außergewöhnlicher Umgebung und rustikalem Ambiente verwöhnt.

Herrlich satt, zufrieden und noch ganz begeistert von der fröhlichen Runde und den geschmacklichen



Foto: Wilhelm Kraus

Ein Fahrrad, ein Hänger, Packtaschen und Kisten, schon ist die rollende Küche komplett.

Reizen bleibt uns irgendwann nur noch das Aufräumen. Abfall und Müll werden auf jeden Fall mitgenommen und die Hütte selbstverständlich ordentlich hinterlassen – genauso wie jeder einen Obolus beisteuert, um die Unkosten des Tourenleiters zu decken.

Der Dank aller Teilnehmerinnen und Teilnehmer gilt dem radelnden Koch Dieter und wir hoffen auf viele weitere Fortsetzungen.

Wer nun Appetit bekommen hat, selbst einmal mit dem ADFC auf Tour zu gehen, der findet Informationen im Tourenprogramm „Rad-touren des ADFC Darmstadt-Dieburg“ oder auf der Homepage unter <https://www.adfc-darmstadt.de/tour>. Um mitzufahren, muss man nicht zwingend Mitglied beim Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club sein. Jede Mitfahrerin und jeder Mitfahrer ist herzlich willkommen.

Bärbel Kamisch

Einladung zur Mitgliederversammlung des ADFC Darmstadt-Dieburg e.V.

Am **5. Februar 2019** um **19:00 Uhr** im **Gemeindesaal der Paul Gerhardt-Gemeinde, Rabenaustraße 43** (ggü. Illigweg 40), **Darmstadt**

Folgende Tagesordnung wird vorgeschlagen:

- Begrüßung
- Wahl der Versammlungsleitung, Bestimmung Protokollführer, Beschluss der Tagesordnung
- Kassenbericht 2018 und Bericht der Kassenprüfer
- Bericht des Vorstandes und Entlastung für 2018
- Haushaltsplan 2019 und Abstimmung darüber
- Wahl des neuen Vorstands für 2019
- Wahl der Delegierten zur Landesversammlung 2019
- Wahl der Kassenprüfer für 2019
- Beratung der Anträge
- Weitere Punkte/Berichte/Diskussionsthemen nach Vorschlag der Teilnehmer

Der Bericht des Vorstandes und der Arbeitsgruppen werden so knapp wie möglich gehalten. Trotzdem können natürlich ggf. noch die anwesenden Leiter der Arbeitsgruppen zu den Aktivitäten befragt werden. Bei Bedarf können wie immer Fragen oder Diskussionen zu einzelnen Punkten auf der Mitgliederversammlung erfolgen. Jedes Mitglied kann Anträge an die Mitgliederversammlung stellen. Anträge müssen spätestens zwei Wochen vor der Versammlung (bis 22.1.2019) gestellt werden. Verspätet eingegangene Anträge bedürfen der Zulassung durch die Mitgliederversammlung.

Geplantes Ende des offiziellen Teils der Versammlung ist 21:00 Uhr. Für Getränke wird gesorgt, was zum Knuspern könnt Ihr gerne mitbringen.

Euer Vorstand des ADFC Darmstadt-Dieburg

Die nächsten Termine für die Fahrradcodierung

Unsere Fahrradcodierer machen keine Winterpause, die Diebe machen es ja auch nicht. Nach dem letzten Termin im Dezember dieses Jahres geht es nahtlos im Januar 2019 weiter. Generell wird immer am dritten Dienstag im Monat im Fahrradbüro am Hauptbahnhof codiert. Um Anmeldung wird gebeten (codierung@adfc-darmstadt.de)

Bei der Codierung wird in den Rahmen des Rades die Adresse des Eigentümers in einer bundesweit einheitlichen codierten Form dauerhaft eingeschlagen. Ein potentieller Dieb kann dies gut erkennen und weiß, dass er schnell Probleme bekommen könnte. Ein dennoch gestohlenen Rad kann anhand der Codierung dem rechtmäßigen Eigentümer wieder zugeführt werden.

18. Dezember 2018
15. Januar 2019
19. Februar 2019
19. März 2019
16. April 2019
21. Mai 2019
18. Juni 2019
16. Juli 2019
20. August 2019
17. September 2019
15. Oktober 2019
19. November 2019



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

Darmstädter Str. 15
64342 Seeheim

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



Quo vadis ADFC?

ADFC Verbandssymposium und Bundeshauptversammlung in Darmstadt

Drei Tage lang stand Darmstadt im Mittelpunkt der ADFC-Welt. Aus dem gesamten Bundesgebiet waren Delegierte und ADFC-Engagierte angereist, um fachlichen Input zu erhalten, miteinander zu diskutieren und die Entwicklung des ADFC voranzubringen.

Macht Lust auf mehr... das Verbandssymposium

Leider lag unser Redaktionsschluss vor Abschluss der eigentlichen Bundeshauptversammlung (BHV). Deshalb berichten wir hier nur über das Verbandssymposium vom 9. November 2018, das am Tag vor der BHV auch für ADFC-Mitglieder offen war. Es ist eine Plattform für all die Fragen, die den ADFC derzeit besonders bewegen. Im Gegensatz zur BHV geht es dabei weniger um Debatten zum Haushalt oder zur Satzung, sondern vielmehr um den fachlichen Input zu den derzeit im ADFC virulenten Themen. Wer zum ersten Mal teilnimmt, bekommt eine Idee davon, wie komplex die Strukturen eines wachsenden Lobbyvereins sind und wie wichtig es ist, den ADFC inhaltlich und in seiner Organisation weiterzuentwickeln.

60plus und männlich

2019 wird der ADFC seinen 40. Geburtstag feiern. Dies ist eine Erfolgsgeschichte und als ADFC können wir zu Recht stolz darauf sein, dass sich viele Aktive seit Jahrzehnten engagieren. Allerdings ist in der Folge das typische ADFC-Mitglied – und damit auch der Besucher von Symposium und BHV – oft über 60, meist männlich und gerne mit Ingenieurausbildung. Hier liegt eine der großen Herausforderungen für die nächsten Jahre. Wie kann es gelingen, vor Ort „frisches Blut“ für die Vorstandsnachfolge zu gewinnen und junge Menschen zu begeistern? Der ADFC hat sich intensiv mit diesen Fragen auseinandergesetzt. Das, was dabei erarbeitet wurde, ist



Foto: Helga Hofmann

Auch vielleicht nicht so spannende Themen, wie z.B. die zukünftige Aufstellung des Bundesvorstands, wurden auf dem Symposium vorgestellt und intensiv diskutiert.

Methoden- und Ideenpool für die lokale und regionale Vereinsarbeit.

Verkehrswende. Für eine lebenswerte Stadt!

Die Förderung des Radverkehrs ist nur Mittel zum Zweck auf dem Weg zu lebenswerten Städten. Ludger Koopmann, stellvertretender Bundesvorsitzender, forderte in seinem Vortrag die Verkehrswende ein, aber nicht um des Fahrrads willen. Es geht vielmehr um die Lebensqualität in unseren Städten. Wenn wir hier ansetzen, dann stehen nicht die wenigen „starken und furchtlosen Radler“, die sich nicht vor dem täglichen Straßengetöse fürchten, im Mittelpunkt. Dann muss der ADFC auf die 60% der Bevölkerung fokussieren, die eigentlich gerne Rad fahren würden, wenn es denn nur sicher und komfortabel wäre.

Dass wir diese 60% der Unentschlossenen mit der vorhandenen Infrastruktur niemals erreichen werden, wurde besonders deutlich

im Vortrag des Architekten und Stadtplaners Stefan Bendiks (<http://www.artgineering.eu/about/stefan-bendiks/>). Er präsentierte vor allem Beispiele aus den Niederlanden, die uns schlicht und einfach neidisch machen. In der anschließenden Diskussion – mit Stefan Bendiks, Ludger Koopmann (ADFC), David Grünwald (Radentscheid Darmstadt) und der Verkehrsdezernentin Barbara Boczek auf dem Podium – wurde offensichtlich, wie weit Vision und Realität auseinanderklaffen.

Unser Fazit: Die Ideen sind da. Die Frage ist, inwiefern es in Darmstadt der politischen Ebene gelingen wird, die Verkehrswende voranzubringen, die Menschen mitzunehmen und dabei auch Widerstände auszuhalten. Dass Darmstadt eine bunte und aktive Fahrradszene hat und die Zivilgesellschaft oft weiter ist, als man denkt, weckt Hoffnungen.

Helga Hofmann, Klaus Görgen

Smart Cycling auf Connected Bikes

Die Digitalisierung auf dem Rad

Die Begriffe Smart Cycling und Connected Bikes geistern seit einigen Jahren durch Presse und Fachdiskussionen. Wir haben einen Blick auf einige ausgewählte Aspekte der Thematik geworfen.

Radsportler, aber auch Triathleten sind seit vielen Jahren mit Trainingscomputern unterwegs, die zunehmend smarte Funktionen ans Rad bringen. So werden Trainingsfunktionen wie Trittfrequenz, Herzfrequenz, Wattleistung und andere überwacht, angezeigt und aufgezeichnet. Für den Radsport wurden auch zuerst elektrische Schaltungen entwickelt, die auf Knopfdruck mit Stellmotoren präzise den gewünschten Gang einstellen.

Koppelt man die Fahrradcomputer per Bluetooth mit einem Smartphone, hat man das Connected Bike. Man kann Anrufe mit vorbereiteten SMS beantworten, sieht, welche Bekannten gerade in der Nähe unterwegs sind, oder kann sogar Schaltfolgen seiner elektrischen Schaltung individuell programmieren.

Immer mehr smarte Funktionen erschließen sich aber auch ohne Computer nur durch Einsatz eines Smartphones. Wir lassen mal dahingestellt, welche Risiken damit verbunden sind, ständig auf das Smartphone am Lenker zu schauen. Das muss jeder für sich selbst abwägen. Wir betrachten einfach einige Funktionen, die angeboten werden.

Smarte Helme

Zunehmend werden Funktionen in den Helm integriert, die dann per Smartphone-App oder per Fernbe-

dienung genutzt werden können:

- Beleuchtung
- Blinker
- Bremslichter
- Kamera
- Lautsprecher
- Mikrofone

Nun kann man über Sinn und Zweck von Lautsprechern zum Abspielen von Musik geteilter Meinung sein. Wenn einem aber der Lautsprecher die Anweisungen der Navigationsfunktion übermittelt, ist dies schon eine gute Sache. Der Preis für die Technik ist erstaunlicherweise gar nicht so furchterregend. Für 140 € kann man schon einen Helm mit den oben aufgeführten Funktionen erwerben. Je nach Hersteller und Funktionalität können allerdings auch 350 € fällig werden.

Smarte Lampen

Fahrradlampen sind heute mit leistungsfähigen LED ausgestattet. Das erlaubt die Ausleuchtung mit hoher Intensität. Dass eine Lampe unterschiedliche Helligkeitsstufen anbietet, ist fast schon selbstverständlich. Daneben gibt es weitere nützliche Extras. Eine Einstellhilfe zeigt z. B. im Display, wann die Lampe so am Lenker befestigt ist, dass sie niemanden blendet.

Weitere smarte Funktionen von Fahrradlampen gibt es häufig in Kombination mit einem geeigneten Fahrradcomputer. Da finden sich dann auch Leuchten, die abhängig vom Umgebungslicht die Leuchstärke verändern. Oder es wird der Lichtkegel je nach Geschwindigkeit angepasst.

Smarte Diebstahlsicherung

Es gibt inzwischen einige Schlösser am Markt, die über Bluetooth oder andere Funkstandards auf Anforderung oder automatisch geöffnet werden, wenn man sich seinem Rad nähert.

Andere Einbauten erlauben es, die aktuelle Position des Rades per GPS festzustellen. Das wird auch in Verbindung mit Alarmanlagen an-



Foto: Cratoni

Der „smarte“ Helm hat eingebaute Richtungsanzeiger, die mit einer Fernbedienung oder einer Smartphone App bedient werden.

geboten. Ist der Alarm aktiviert, ertönt ein lautes Signal, sobald das Rad von seinem Standort entfernt wird.

Crash Warnung

Zusammen mit einem Smartphone bieten einige Radcomputer die Möglichkeit, im Falle eines Sturzes automatisch eine Notfallnummer anzurufen. Das kann durchaus heikel sein, allerdings lassen einem die Systeme eine Reaktionszeit von z. B. 30 Sekunden, in denen man nach einem vermeintlichen Crash den Anruf unterdrücken kann.

Fazit

Es werden zunehmend Funktionen angeboten, die zusammen mit einem Smartphone oder auch autonom Unterstützung beim Radeln bieten. Manches ist sicherlich nur für ambitionierte Radfahrer von Interesse. Andere Funktionen wie die smarte Diebstahlsicherung haben das Potenzial, eine größere Zielgruppe anzusprechen. Letzten Endes muss jeder für sich selbst entscheiden, ob er bereit ist, den Preis für die digitale Technik zu bezahlen und wie er dazu steht. Egal, wie die Entscheidung ausgeht: Fahren muss man nach wie vor selbst.

Klaus Görden



Die Fernbedienung wird einfach am den Lenker befestigt.

Foto: Cratoni

Fahr Rad!

Rezension einer Ausstellung im Deutschen Architekturmuseum

Vom 21. April bis zum 2. September 2018 veranstaltete das Deutsche Architekturmuseum in Frankfurt am Main eine gelungene Ausstellung über den Radverkehr. Der Name der Ausstellung "Fahr Rad! Die Rückeroberung der Stadt" und das umfangreiche Begleitprogramm aus Führungen, Vorträgen, Diskussionen, Exkursionen und Radtouren sowie Projekten für Schulklassen haben für viel Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit und der Politik gesorgt. Mit Recht.

Die Ausstellung war in einem verhältnismäßig kleinen Nebenraum des Museums untergebracht. Dennoch musste man für die fachkundigen Führungen sonntagnachmittags gut zwei Stunden mit spannenden Erläuterungen einplanen.

Der langsame Abschied von der autogerechten Stadt

Letztes Jahr feierten wir 200 Jahre Fahrrad und seinen Erfinder Karl Drais. Mit der späteren Auswirkung dieser Erfindung auf die moderne urbane Entwicklung setzte sich diese Ausstellung mit gut ausgewählten Beispielen aus der ganzen Welt auseinander.

Die autogerechte Stadt der 70er Jahre war ein allgemeines Phänomen in der westlichen Welt. Das Fahrrad verschwand in dieser Zeit nahezu komplett aus dem Stadtbild. In den 80er Jahren entdeckten aber die Menschen die Stadtmitte als Aufenthaltsort neu. Fußgängerzonen wurden immer beliebter, die Autos wurden zunehmend unter die Erde geführt. Ein paar Jahre später fingen die Menschen damit an, Sport auf der Straße zu treiben - auf Neudeutsch: Joggen. Parallel dazu wuchs das Umweltbewusstsein und kam in der bürgerlichen Mitte an. Das Produkt Fahrrad erfuhr im Zuge dieser Entwicklungen eine Wiedergeburt, die uns zu den heutigen E-Lastenrädern mit einem Kaufpreis von 5000 Euro und mehr führte. Und zu dem heutigen Verteilungskampf um den innerstädtischen Verkehrsraum zwischen Autofahrern, Fußgängern und immer



Foto: ipv Delft (<http://heilbeeld.nl>)

Ein "gehobener" Kreisverkehr für den Radverkehr: der Hovenring bei Eindhoven.

schnelleren und zahlreicheren Radfahrern.

Internationale Vorbilder

Die Ausstellung zeigte, wie unterschiedlich New York, Groningen, Barcelona, das Ruhrgebiet, Oslo, Portland, Karlsruhe und Kopenhagen mit der Schlichtung dieses Verteilungskampfes umgegangen sind. Fazit der Ausstellung: Nur dort, wo der Verkehrsraum samt Parkplatzangebot für Autos radikal und konsequent reduziert wurde, können Radfahrer und Fußgänger komfortabel und getrennt voneinander verkehren. Kopenhagen und Groningen sind in dieser Hinsicht sehr erfolgreich gewesen, ohne dabei innerstädtische Lebenssubstanz verloren zu haben - ganz im Gegenteil.

Die Ausstellung zeigte auch schöne, durchdachte und damit sehr gelungene städtebauliche und landschaftliche Konzepte sowie Bauwerke mit besonderer Architektur: darunter viele Brücken, Fahrradparkhäuser und Abstellanlagen, fahrradfreundliche Wohngebiete, Radverkehrsanlagen. Im Buch zur Ausstellung kann man sie alle noch einmal nachschlagen.

Hoffentlich haben viele Verkehrs-

planer und kommunale Verkehrspolitiker diese Ausstellung besucht. Denn wir brauchen mehr denn je viele Nachahmer in diesem Bereich. Nur durch konsequentes Umsteuern lässt sich der Verkehrskollaps, auf den unsere Städte mit Ausrichtung auf den motorisierten Individualverkehr zusteuern, verhindern.



Das Buch zur Ausstellung ist im Birkhäuser Verlag (Basel) erschienen (ISBN: 978-3-0356-1659-0, 280 Seiten, 49,90 €).

Xavier Marc

Wiedergeburt der Fahrradstation am Darmstädter Hauptbahnhof?

Wir sind dafür!

Vor einem Jahr (KB-Ausgabe 2/2017, Seite 19) bangten wir um die Zukunft der Fahrradstation am Hauptbahnhof Darmstadt. Die regionale Tagespresse berichtete auch darüber ausführlich. Radfahrerinnen und Radfahrer beklagten kontinuierlich die Situation. Wie steht es heute?

Neue Verbesserungen

In letzter Zeit hat die DB Station & Service AG die Initiative ergriffen. Umfangreiche Reinigungs- und Renovierungsarbeiten sind durchgeführt worden. Im Zuge dessen sind drei entsprechend dimensionierte Stellplätze für Lastenräder und Räder mit Anhängern hergerichtet worden. Diese sind mit einem im Boden verankerten Haken zum An- und Abschließen des Fahrradrahmens ausgerüstet.

Eine interessante Idee, denn die Rahmengenometrie solcher Räder kann sehr unterschiedlich sein und passt selten mit den herkömmlichen Abstellhaltern gut zusammen.

Außerdem steht nun eine Miniwerkstatt zur Selbstbedienung mit Werkzeugen, Standpumpe und Montageständer neben dem vom ADFC betriebenen Schlauchautomaten.

Der ADFC begrüßt diese Entwicklung sehr.



Foto: Helga Hofmann



Foto: Xavier Marc

Der vom ADFC Darmstadt-Dieburg betriebene Schlauchautomat hat Gesellschaft bekommen: Die neue Reparaturstation!

... aber weiterhin viele Fälle von Diebstahl und Vandalismus

Dennoch bleiben Diebstahl und Vandalismus an den abgestellten Fahrrädern ein leidiges Thema. Der ADFC hat im Gespräch mit der DB-Tochter gefordert, dass die Fahrradstation am Hauptbahnhof so bald wie möglich wieder zum sicheren Abstellplatz für Pendlerräder wird.

Die DB Station & Service AG hat bei dem angewachsenen Fahrgastaufkommen keine kurzfristige Alternative parat. Aber aus Sicht des ADFC spricht nichts gegen die Abtrennung eines Teilbereichs für das gebührenpflichtige Abstellen von Fahrrädern in Verbindung mit einer zuverlässigen Zugangskontrolle.

Denkmalschutz: unüberwindbare Hürde oder doch eine Chance?

Die Fahrradstation bietet Platz für etwa 300 Räder. Werktags ist sie voll belegt-manchmal auch über-

Für ein solches Gespann sind die drei neu eingerichteten Sonderabstellplätze gerade lang genug. An dem im Boden eingelassenen Anker kann man den Rahmen mit einem guten Fahrradschloss sicher anschließen.

belegt, während auf dem Bahnhofsvorplatz Hunderte Fahrräder wild abgestellt werden. Das zeigt eindeutig, dass die aktuelle Kapazität der Fahrradstation weit unter dem realen Bedarf liegt, von der städtebaulichen Misere dieses Zustands abgesehen.

Der einzig denkbare Ausweg wäre der Bau eines neuen Fahrradparkhauses direkt am Hauptbahnhof. Gegen diesen Vorschlag werden auch Bedenken des Denkmalschutzes vorgetragen, obwohl der aktuell erbärmliche Zustand gar nicht im Sinne des Denkmalschutzes sein kann.

Großherzog Ernst-Ludwig, der 1912 den Hauptbahnhof in Darmstadt erbauen ließ, war auf seine Art ein verkehrspolitischer Vordenker. Wir sind uns sicher, hätte er heute noch zu entscheiden, hätte er längst ein ausreichend großes Fahrradparkhaus gebaut. Und das nicht zuletzt, um seine Residenzstadt von abstoßenden Abgasen und einer krankmachenden Gesamtverkehrslage zu befreien. Und was den Denkmalschutz angeht, hätte er gewiss auch eine zeitgemäße und praktikable Lösung gefunden.

Xavier Marc

Mieträder boomen

Über die Situation in Darmstadt

Deutschland erlebt vielerorts einen regelrechten Boom an Mietfahrrädern. Mit einem Mietrad am Stau vorbei fahren und ohne den häufig überforderten öffentlichen Nahverkehr mobil sein zu können, das spricht insbesondere in den Großstädten viele an. In Frankfurt zum Beispiel sollen sich bereits weit über 6.000 Räder auf die Stadt verteilen. Und tatsächlich hat man, wenn man den Hauptbahnhof verlässt, die Qual der Wahl. Auf dem Vorplatz stehen die Räder von Call a Bike, Nextbike, Byke und Limebike. In Wiesbaden sieht die Situation ähnlich aus. Zu Call a Bike und Nextbike kommen dort seit kurzem noch die leuchtend orangefarbenen Räder der Nahverkehrsgesellschaft ESWE dazu.

Und Darmstadt?

Interessanterweise ist der Wettbewerb in Darmstadt ausgeblieben. „Vielleicht sind wir zu klein“, wird das Rathaus in der FAZ am 3.6.18 zitiert. Wer in Darmstadt ein Rad leihen möchte, macht dies meist mit Call a Bike als größtem Anbieter. Die Bahntochter hält an inzwischen 41 Stationen über 430 Räder vor. Wer sich einmal über www.callabike.de registriert hat, kann die Räder einfach und schnell ausleihen – über die App oder telefonisch. Die Rückgabe ist genauso unkompliziert. Man stellt das Rad an einer der offiziellen Stationen ab, verschließt es und drückt den Sperrknopf am Fahrradschloss. Fertig! Alternativen zur Ausleihe eines Rades in Darmstadt sind u. a. die Nonprofit-Community BikeSurf oder die Fahrradstation am Hauptbahnhof – aufgrund der Kündigung der Räume allerdings nur bis Jahresende.

Wie fährt sich ein Call a Bike-Rad?

Im direkten Vergleich mit einigen Konkurrenten kann man die silberfarbenen Räder von Call a Bike beinahe als Sprinter bezeichnen. Mit sieben Gängen lassen sie sich durchaus für kleinere Touren über



Foto: Deutsche Bahn Connect

Taxi oder Mietrad, das ist keine Frage.

die City hinaus nutzen. Damit unterwegs zu sein, macht Spaß, wenn man von vorne herein akzeptiert, wo die Grenzen liegen und es nicht mit dem eigenen Lieblingsrad zuhause vergleicht.

Sind die Räder nicht ständig kaputt?

Um diese Frage zu beantworten, haben wir die Firma CITYBIKE besucht, die die Räder in Darmstadt wartet, und mit Peter Bulmahn, einem der Geschäftsführer, gesprochen. Call a Bike hat vor vier Jahren einen ersten Vertrag mit dem AstA der TU Darmstadt geschlossen und von Beginn an hat CITYBIKE die Pflege übernommen. Aktuell werden über die Meldeplattform der Bahn pro Tag zwischen 20 und 50 Defekte an den Rädern mit dem jeweiligen Standort gemeldet. Die Behebung der Schäden erfolgt zu 90% vor Ort. Nur in ca. 10 Prozent der Fälle müssen die Räder zu größeren Reparaturen in die Werkstatt gebracht werden. Die Leistungen von CITYBIKE werden pauschal abgegolten; die hochwertigen Ersatzteile werden von der Bahn bereitgestellt.

Zu den Aufgaben des Dienstleisters gehört übrigens auch das Umverteilen der Bikes zwischen den einzelnen Stationen. Und dabei fällt auf, dass Studierende lieber von

der Lichtwiese zum Bahnhof als in Gegenrichtung fahren – geht halt bergab.

Und was ist mit dem Lasten-transport?

Wer mehr als einen kleinen Einkauf transportieren möchte, für den bieten sich die Heinerbikes an. Zwischen Bessungen und Kranichstein stehen fünf Lastenräder mit Motorunterstützung vom Typ Bakfiets Cargobike Cruiser Long bereit. Eine Fahrt mit einem Heinerbike ist eine hervorragende Gelegenheit, sich dem Thema Lastenrad zu nähern und es einfach einmal auszuprobieren. Mehr unter <http://www.heinerbike.de>.

Fazit

Ein Mietrad ist ein flexibles und preisgünstiges Angebot. Eine Fahrt vom Hauptbahnhof zum Vivarium kostet z. B. mit dem Bus 2,15 € und dauert 15 Minuten. Die Strecke von gut 4 km schafft man mit dem Rad in 20 Minuten und zahlt dafür bei Call a Bike im Basistarif 1 €. Studierende fahren sogar die erste Stunde kostenfrei (bereits pauschal mit den Semesterbeiträgen abgegolten). Mieträder sind eine gute Sache.

Helga Hofmann, Klaus Görden

Long Vehicle

Mit Lastenrad und Anhänger in und um Darmstadt. Oder: Pass' ich da noch durch?

Die Frage nach dem Radwegeausbau für Kinderanhänger und Lastenräder stellt sich sicher nicht nur uns: Gefühlt ist in Darmstadt mittlerweile zu Stoßzeiten jedes zehnte Fahrrad ein Lastenrad oder mit Anhänger unterwegs. Aber wie ändert sich die Radwegsituation, wenn man breiter und länger ist?

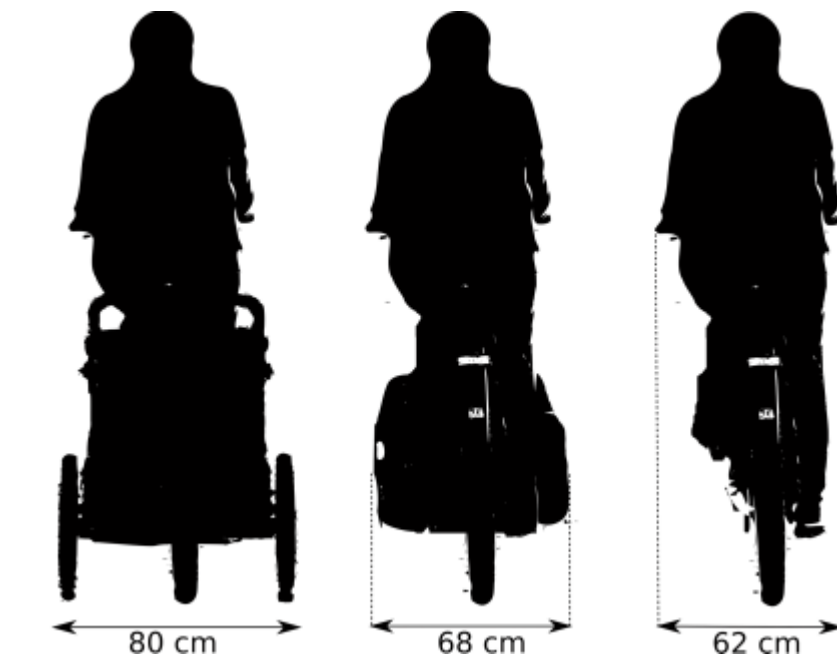
Lastenräder und Kinderanhänger sind mit 60-80 cm ein wenig breiter als ein normaler Stadradlenker (62 cm). Wenn Radwege und Radstreifen ausreichend Seitenabstände zu parkenden Autos und Hindernissen sowie die vorgeschriebene Mindestbreite von 150-200 cm einhalten, sind sie auch mit Lastenrad und Kinderanhänger gut zu befahren. Leider werden diese Standards kaum erfüllt.

Besonders beängstigend ist die Vorstellung, dass Kinder vorn im Lastenrad von einer Autotür getroffen werden. Zu schmale Rad- und Angebotsstreifen, die im Türöffnungsbereich an parkenden Autos vorbei führen, sind besonders gefährlich. Man darf bei Angebotsstreifen wie z. B. in der Dieburger Straße wahlweise auf der Fahrbahn fahren. Es gibt aber immer Autofahrer, die ihre Unkenntnis der Straßenverkehrsordnung verbotenerweise gerne durch Hupen oder Schneiden des Radfahrers demonstrieren.

Verboten schmale, aber trotzdem benutzungspflichtig ausgewiesene Radwege gibt es in ganz Darmstadt, z. B. immer noch über weite Strecken entlang der Heidelberger Straße, entlang der Niederramstädter Straße, parallel zum Bürgersteig auf Rhön- bzw. Spessarting. Hebungen und Sprungschanzen über Wurzelballen mag niemand, sie machen aber mit Kinderanhängern noch weniger Spaß.

Herausforderung Breite

Kinderanhänger sind fast immer zweispurig, manche Lastenräder auch. Ein einspuriges Rad mit den Rädern direkt unter dem Körper ist schmal. Man kommt notfalls auch



Gespannweiten, gar nicht so unterschiedlich.

einmal auf einem 40 cm breiten Streifen weiter, indem man halb über der Fahrbahn bzw. über einem niedrigen Hindernis fährt. Einspurige Lastenräder können ebenfalls halb über der Fahrbahn, mit 25 cm Bodenfreiheit aber nur über sehr niedrige Hindernisse fahren. Zweispurige Fahrzeuge haben die Räder außen, man braucht also immer 90 cm Wegbreite. Schmale Radwege mit hohem Bordstein zur Fahrbahn oder niedrigen Baumumzäunungen (Spessarting) sind ein besonderes Problem: Parkt verbotenerweise ein Auto auf einem solchen Weg ("Nur schnell ausladen!"), kommt man schon als normaler Radler kaum vorbei. Mit Anhänger muss man fast immer auf die Fahrbahn ausweichen.

Absolutes Negativbeispiel und schwer zu umfahren: der Weg entlang der B42 unter der Eisenbahnbrücke Richtung Weiterstadt. Hier teilen sich in beiden Richtungen Radfahrer und Fußgänger einen Weg von weniger als 1,5 m Breite. Fußgänger zu überholen ist schwierig, Geisterfahrer zwingen Radfahrer mit Kinderanhänger regelmäßig zum Schieben. Rechts eine Mauer, links ein hoher Bordstein und der fließende Verkehr, der hier vierspurig auf Platz für drei Spuren

geführt wird und kaum Abstand hält. Mehr Abstand – aber auch mehr Hass – bekommt, wer hier nicht auf dem Gehweg, sondern auf der Fahrbahn fährt, wie es erlaubt ist.

Herausforderung Länge

Ein normales Fahrrad passt gerade so auf die schmaleren der Darmstädter Straßeninseln. Ein Lastenrad steht etwas über, mit einem Anhänger steht man auf der Fahrspur, während man auf grün wartet. Grünphasen, die das Queren der Kreuzung in einem Zug erlauben, könnten Abhilfe schaffen.

Auch wenn es bereits positive Änderungen gibt, wie z. B. die Aufhebung des verpflichtenden Radwegs an der Dieburger Straße zwischen Spessarting und Pützerstraße und an der Pützerstraße selbst, gibt es in Darmstadt dringenden Änderungsbedarf. Als Übergangslösung wünschen wir uns, dass weitere Strecken, bei denen der Vollausbau auf sich warten lässt, aus der Benutzungspflicht entlassen werden, die Fahrbahnen mit Radpiktogrammen gekennzeichnet werden und wir dort fahren können.

Anna Hesse, Paul Görden

Foto: Paul Görden



Ring frei!

geschützter Radweg
auf dem Cityring

Fotomontage: Florian Albert

So könnte der Cityring nach einer Umgestaltung aussehen.

Der Darmstädter Cityring hat in seinem Verlauf vom Karolinenplatz bis zur Grafenstraße drei Fahrstreifen für Kraftfahrzeuge. Der schmale Seitenstreifen ist nicht dafür geeignet, dass Radfahrende jeden Alters dort gerne unterwegs sind.

Gerade der vorbeifahrende Schwerverkehr hinterlässt häufig ein mulmiges Gefühl in der Magen-grube.

Seit einiger Zeit ist wegen der Sa-

nierung des Friedensplatzes eine Spur gesperrt und der Kraftverkehr fließt dennoch. Die Straße ist in ihrer eigentlichen Form schlicht überdimensioniert für den Kraftverkehr und unterdimensioniert für den Radverkehr. Die Verhältnisse stimmen nicht. Drei Fahrstreifen steht eine halbgare Lösung für den Radverkehr gegenüber.

Wir fordern deshalb Ring frei und zeigen in einem visionären Bild, wie

der Cityring nach Ende der Bau-phase aussehen könnte. Der für den Kraftverkehr überflüssige Raum wird für den Radverkehr umgewidmet und es entsteht ein begrünter Sicherheitstrennstreifen. Radfahrende können entspannt nebeneinander fahren oder schnelle die langsameren überholen.

David Grünewald

Termine des VCD Kreisverband Darmstadt-Dieburg e.V.

Wir haben ein monatliches Treffen für alle Interessierten und Mitglieder des Kreisverbandes. Es findet jeweils am 1. Dienstag eines Monat um 19:30 Uhr statt. Treffpunkt ist der Coworking-Space CoWo21 in der Holzhofallee 21, 64295 Darmstadt. Auf den Treffen besprechen wir aktuelle verkehrspolitische Themen und planen gemeinsame Aktionen und Stellungnahmen des VCD gegenüber Politik, Gesellschaft, Wirtschaft und Verwaltung. Falls du Themenvorschläge hast, schreib uns die gerne an vorstand@vcd-darmstadt.org

Die nächsten Termine sind:

- Dienstag, 6. November 2018 um 19:30 Uhr
- Dienstag, 4. Dezember 2018 um 19:30 Uhr
- Dienstag, 5. Februar 2019 um 19:30 Uhr
- Dienstag, 5. März 2019 um 19:30 Uhr
- Dienstag, 2. April 2019 um 19:30 Uhr
- Dienstag, 7. Mai 2019 um 19:30 Uhr

Aktion gegen Falschparker auf dem Bürgersteig

Bundesweite Aktionswoche

Bereits Ende Mai hat sich der VCD an der bundesweiten Kampagne gegen Falschparker auf dem Bürgersteig beteiligt.

Die Lage in Darmstadt

In Darmstadt wird in nahezu jeder Straße illegal auf dem Gehweg geparkt. Und obwohl in vielen Straßen ein korrektes Parken auf der Fahrbahn möglich ist, werden dennoch die meisten Autos mit mindestens zwei Rädern auf dem Bürgersteig geparkt. Dies hat sich über Jahre so eingebürgert. Spricht man die Ordnungshüter darauf an, warum z. B. die Falschparker nicht ein Verwarngeld erhalten, wird argumentiert, ein Meter Restbreite sei ausreichend und mit dem Ordnungsdezernat abgesprochen. Dies ist nicht korrekt. Auf einem Gehweg muss der ungehinderte Begegnungsverkehr von zwei Rollstuhlfahrenden möglich sein. Da ein Rollstuhl ca. 90cm breit ist, ergibt sich so eine Mindestbreite von 2,50 Metern. Falls die Restfahrbahnbreite 3,05 Meter unterschreitet, darf dort nicht geparkt werden, um Rettungsdienste nicht zu blockieren.

Ergo weichen die meisten Autofahrenden auf den Bürgersteig aus – und damit auf den Weg, der den Schwächeren im Verkehr vorbehalten ist: den Fußgängern, den Kinderwagen schiebenden Eltern, den Schülern, den Mobilitätseingeschränkten im Rollstuhl oder mit Rollator.

Wird der Bürgersteig so eng zugedehnt, ist dies nicht nur störend für den Fußverkehr, sondern oft genug auch gefährlich, wenn man auf die Fahrbahn ausweichen muss, weil nicht genügend Platz z. B. für den Kinderwagen vorhanden ist. Besonders gefährlich wird es an zugedehnten Kreuzungen. Hier können Grundschüler die Situation nicht mehr richtig überblicken. Sie werden von fahrenden Autofahrern übersehen und begehen sich beim Überqueren der Straße in Gefahr. Sind Wege unat-



Foto: Sabine Crook

Für die Lenker dieser PKW ist ihr "Parkplatz" wichtiger als Fußgänger, Kinderwagen und Rollatornutzer. Das ist kein Kavaliersdelikt! Die Heidenreichstraße, in der das Bild aufgenommen wurde, ist ein Schulweg zum Trainingsbad am Woog.

traktiv, werden sie nicht genutzt. Auch werden vermehrt Bürgersteigabsenkungen, extra für mobilitätseingeschränkte Personen gebaut, zugedehnt.

Ist es für Autofahrende völlig selbstverständlich z. B. neben dem Partner zu sitzen, sich miteinander zu unterhalten, so ist das für zu Fuß Gehende in Darmstadt schlicht an vielen Stellen nicht möglich. Immer muss einer hinter dem anderen herlaufen. Tasche tragen? Kaum möglich, ohne an parkenden Autos lang zu schrammen. Kinder bis neun Jahre müssen auf dem Gehweg radeln. Wie soll das bei einer Restbreite von einem Meter möglich sein? Eltern dürfen diese auf dem Bürgersteig sogar per Rad begleiten.

Die Aktion des VCD

Daher hat der VCD-Darmstadt-Dieburg sich an der bundesweiten Aktionswoche beteiligt und mit höflich formulierten Flyern versucht, bei den Falschparkern für Rücksichtnahme und Einsicht zu werben.

Verteilt wurden diese an Straßen, die breit genug waren, um korrekt

auf der Straße zu parken, ebenso wie an zugedehnten Sperrflächen und Kreuzungen. Bei früheren Aktionen konnten so bei wenigsten einem Teil der Parker Einsicht und Veränderung erreicht werden.

Stellt sich nämlich der überwiegende Teil der Autofahrer nicht mehr auf den Bürgersteig, richten sich nachkommende Autofahrer danach. Daher ist es nicht nachvollziehbar, warum die Stadt die durch Falschparker entstehenden Einschränkungen und Gefährdung gerade kleiner Kinder hinnimmt. Parkende Fahrzeuge dürfen doch nicht wichtiger als Menschen sein.

Häufig werden Garagen und Höfe mit allerlei Gerümpel zugestellt, anstatt dort das Auto zu parken. Lieber wird dann das Auto auf dem Bürgersteig abgestellt. Und ja, es ist unbequem, vielleicht sein Auto 100 Meter weiter weg zu parken. Aber gibt mir das als Autofahrer das Recht, einem Kind einen Weg zuzuparken? Die Fahrbahn ist für Autos und Radler – der Bürgersteig den unmotorisierten Menschen vorbehalten.

Sabine Crook

Park(ing) Day 2018

Oder: Die Straße sollte nicht nur den Autos gehören

Am Freitag, 21. September 2018, fand der Park(ing) Day in der Darmstädter Grafenstraße statt. Der Park(ing) Day ist ein seit 2005 international jährlich begangener Aktionstag zur Re-Urbanisierung von Innenstädten. In der Regel am dritten Freitag des Septembers werden Parkplätze im öffentlichen Straßenraum modellhaft kurzfristig umgewidmet und einer anderen Nutzung wie der als grüne Oase bzw. Pflanzinsel, als Spiel- und Sitzfläche, Fahrradabstellfläche usw. zugeführt.

Angebote für klein und groß

In Darmstadt beteiligten sich VCD Darmstadt-Dieburg, ADFC Darmstadt-Dieburg, Hochschulgruppe Nachhaltigkeit, ein Projekt der Hochschule Darmstadt und Einzelpersonen an der Aktion. Gemeinsam boten sie mehrere Attraktionen für Kinder und Erwachsene an, um zu zeigen, dass Straße ein Ort sein kann, an dem man sich gerne aufhält, spielt und miteinander spricht.

Für Kinder wurde ein Bobby-Car-Parcours auf einem roten Teppich aufgebaut und eine Fläche für das Malen mit Straßenkreide reserviert. Es sollte deutlich gemacht werden, dass das unbeschwerte Kinderspiel aus vielen Straßen verschwunden ist, weil die Fahrbahn von schnellem Kraftverkehr dominiert wird und im Seitenraum viel zu häufig auch auf dem Gehweg geparkt wird. Der Trend zu größeren Fahrzeugen (SUV) verschärft das Problem weiter, weil nicht nur weniger Raum zu Verfügung steht, sondern Kinder auch viel schlechter zwischen den parkenden Autos gesehen werden.

Für größere Kinder und Erwachsene wurde ein Tischkicker aufgestellt. Denn auch hier zeigt sich, dass Straßen weit hinter ihren Möglichkeiten bleiben, wenn es um die sozialen Funktionen wie Aufenthalt und Gespräch geht. Flächen, die nicht für das Abstellen von Fahrzeugen dienen, unterliegen



Foto: David Grünewald

Heißer Slalom mit Rutschautos auf dem roten Teppich.

häufig dem Prozess der Kommerzialisierung, wie sich beispielsweise an großen Werbetafeln oder Sitzgelegenheiten zeigt, die nur genutzt werden dürfen, wenn zugleich etwas gekauft wird. An anderen Stellen stehen zwar öffentliche Bänke, diese sind aber selten so zueinander ausgerichtet, dass ein angenehmes Gesprächsklima entsteht. Mülleimer und Motorenlärm machen sie häufig wenig attraktiv.

Die Reaktionen

Kostenlose Sitzmöglichkeiten stehen scheinbar in einem Spannungsfeld zur Außengastronomie. Zwar wurden die begrünten und mit dezenten Holzzäunen zur Fahrbahn abgegrenzten Flächen von den allermeisten Passantinnen und Passanten sehr positiv bewertet. Ein einzelner Hausbesitzer fühlte sich vom Park(ing) Day allerdings stark provoziert. Die Aktion führe zu Umsatzeinbußen und seine Mieter seien darüber verärgert. Eine kurze Frage beim Burgerladen „David & Goliath“ zeigte jedoch, dass dort diese kritische Haltung nicht geteilt wird.

Raum für Information und Gespräch

Am Stand des ADFC konnte man Bögen für den gerade laufenden Fahrradklimatest ausfüllen, das radpolitische Gespräch suchen oder den Service einer Reparaturstation mit großem Montageständer und Werkzeugkiste nutzen.

Außerdem war die Hochschule Darmstadt mit dem Projekt „Zukunftsorientierte Stadtentwicklung am Beispiel Mollerstadt“ vertreten. Man konnte sich über verschiedene Fördermöglichkeiten für die Begrünung von Fassaden, Höfen und Dächern in der von Hitzeinseln geplagten Nachkriegssiedlung informieren. Das Projekt betrieb über den Park(ing) Day hinaus bis zum 23. September eine Ausstellung in einem Ladenlokal in der Grafenstraße 22.

Die Grafenstraße selbst soll schon seit mehreren Jahren umgestaltet werden, um die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit, insbesondere für Radfahrende und Zu-Fuß-Gehende zu verbessern. Die Stadtverordnetenversammlung fasste dazu nach mehrjähriger Planungsphase 2015 einen Beschluss. Ein Baubeginn ist bislang nicht bekannt.

David Grünewald

Warum zu Fuß oder per Rad in die Schule/Kita?

Über das Problem „Elterntaxi“

Jedes fünfte Kind wird mit dem Auto in die Schule oder den Kindergarten gebracht – und dies, obwohl der Weg unter drei km lang ist. Warum ist das so? War das schon immer so? Die Älteren von uns erinnern sich bestimmt noch an die Zeiten, als jede Familie maximal ein Auto hatte. Damit fuhr der Vater morgens zur Arbeit und kam am Abend damit heim. Sonntags gab's einen Ausflug mit der kompletten Familie ins Umland. Und natürlich fuhr man damit auch in den Urlaub, ein- oder zweimal im Jahr. So war das damals.

Nach und nach machten auch die Mütter den Führerschein und hatten ein eigenes kleines Auto. Damit wurden die Einkäufe erledigt und andere Fahrten. Doch niemals kam meine Mutter auf die Idee, meinen Bruder oder mich damit in die Schule zu fahren. In die Grundschule brachte mich mein älterer Bruder, er radelte - ich joggte neben dran die drei km. Ab Ostern lief ich dann mit meinen gleichaltrigen Freunden in die Schule.

Die Zeiten haben sich geändert - leider

Was ist in der Zwischenzeit passiert? Warum haben wir immer mehr Angst, unsere Kinder alleine in die Schule gehen zu lassen? Oder sie wenigstens zu Fuß oder auf dem Rad dahin zu bringen?

Fragt man Eltern, warum sie ihr Kind mit dem Auto fahren, kommen so Stichworte wie „praktisch, Wetter, bequem“ und „zu gefährlich“. Warum zu gefährlich?

Eltern bringen ihre Kinder mit dem Auto in die Schule, weil sie es zu gefährlich finden, dass ihre Kinder in die Schule laufen. Sie sind der Meinung, sie werden durch Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto bringen, gefährdet.

So etwas nennt man ein Paradoxon. Dabei zeigt die Statistik, dass mehr Kinder im Auto als zu Fuß verunglücken. Schulen bilden morgens kurz vor 8 Uhr und gegen Mit-



Foto: Katja Täubert (VCD)

Diese beiden werden nicht mit dem Elterntaxi kutschiert, sehr wohl aber von solchen gefährdet!

tag einen Verkehrshotspot. Da werden Kinder schnell auf den Bürgersteig aus dem Auto herausgelassen und mittags bei laufendem Motor wieder eingesammelt. Alles unter Zeitdruck. Nun kann man der guten alten Zeit hinterher trauern oder versuchen, das Beste aus der veränderten Situation zu machen.

Elterntaxis sind eine Gefahr

Elterntaxis gefährden auch Kinder, die zu Fuß zur Schule oder Kita gehen. Diese Kinder lernen, sich sicher im Verkehr zu bewegen. Eltern stärken das Selbstbewusstsein ihrer Kinder, wenn sie diese eigenständig und mit anderen Kindern zur Schule laufen oder mit dem Roller oder Rad fahren lassen. Kinder, die alleine oder mit Freunden zur Schule gehen, lernen, auf sich und auf andere aufzupassen. Zu Fuß zur Schule gehen ist gut für die Entwicklung von Kindern. Die Kinder sind wacher und aufnahmefähiger, wenn sie morgens selbstständig in die Kita/Schule laufen.

In Deutschland sind bereits 8,7 % der Kinder und Jugendlichen im Alter von 3 bis 17 Jahren übergewichtig. 6,3 % sind adipös, also durch ihr Übergewicht gesundheitlich ge-

fährdet. Was für eine Generation Erwachsener kommt somit auf uns und unser Gesundheitssystem zu? Wie dem entgegen arbeiten? Sprechen Sie dieses Thema in den Schulen und Kitas an. Nehmen Sie teil an Aktionen wie z. B. „Elterntaxi stehenlassen!“.

Vom 17. Bis 28. September legten im Rahmen dieser Aktion zehntausende Kinder in Deutschland ihren Schul- und Kita-Weg zu Fuß, mit Roller und Fahrrad zurück. Eine gemeinsame Aktion von VCD und Kinderhilfswerk.

Die Kleinen begleitet, die Großen alleine. Genießen Sie die zusätzliche Zeit mit Ihren Kindern. Trauen Sie es Ihrem Kind zu, seinen eigenen Weg zu Fuß zu gehen, das Wetter zu fühlen und gemeinsam mit Freunden zu laufen. Ihr Kind kann das!

Sabine Crook

Lichtwiesenbahn nimmt letzte Hürde

Mit knapper Mehrheit hat die Stadtverordnetenversammlung in Darmstadt am 27. September den Weg für die Straßenbahnanbindung der Lichtwiese frei gemacht. Der VCD begrüßt die Entscheidung.

Zwar ist die jetzt gefundene Lösung aus Sicht des VCD nicht optimal. Die wünschenswerte Anbindung des Woogsviertels und die Verknüpfung mit der Odenwaldbahn werden jedoch durch die ÖPNV-feindlichen Kriterien und Berechnungsvorgaben der standardisierten Bewertung verhindert. Diese wiederum ist jedoch Grundlage für die volkswirtschaftliche Nutzenermittlung (Nutzen-Kosten-Faktor) und nur mit einem positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis (≥ 1) wird die Maßnahme von Bund oder Land gefördert. Bei einem aktuell noch verbleibenden Nutzen-Kosten-Faktor von nur knapp über eins ist offensichtlich unrealistisch, dass sich andere Varianten rechnen, die höhere Kosten verursachen als die



Foto: HEAG mobilo / scheinbar real

So würde die Straßenbahn auf der Zufahrt zur Lichtwiese aussehen.

aktuelle Lösung.

Eine bessere Anbindung der Lichtwiese ist aus Sicht des VCD seit Jahren zwingend und mit weiteren Bussen nicht mehr zu erreichen. Die nun beschlossene Variante der Straßenbahnanbindung ist auch

aufgrund des durch rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss vorliegenden Baurechts die aktuell einzige auf absehbare Zeit realistische und finanzierbare Möglichkeit, diese Verbesserung herbeizuführen.

Felix Weidner



Kidical Mass

Die Fahrrad-Demo für die ganze Familie

Treffpunkt ist immer der Karolinenplatz in Darmstadt.
Um 15:30 Uhr geht es dann los.

Sonntag, 16. Dezember 2018
Sonntag, 13. Januar 2019
Sonntag, 10. Februar 2019
Sonntag, 10. März 2019
Sonntag, 14. April 2019
Sonntag, 11. Mai 2019

Ausgehend vom Karolinenplatz fahren wir in gemächlichem Tempo eine Strecke von ca. 5 Kilometern quer durch Darmstadts Innenstadt. Kinder sind herzlich eingeladen, ihre Eltern und Großeltern mitzu-

bringen. Am Ende lassen wir den Tag am Aktivspielplatz im Herrngarten ausklingen.

Weitere Infos:

<https://radentscheid-darmstadt.de/kidical-mass/>

Impressum

Herausgeber:

ADFC Darmstadt-Dieburg e.V.

Erscheinungsweise:

halbjährlich

Verantwortlich:

Annelie v. Arnim
Burkhard Walger

Redaktion:

Helga Hofmann
Klaus Görge

Satz und Layout:

Burkhard Walger

Titelbild:

ipv Delft (<http://helibeeld.nl>) Hovenring Eindhoven

Auflage:

1500 Exemplare

Anzeigenschluss 1-2019:

29. April 2019

Redaktionsschluss 1-2019:

15. April 2019

Internet:

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

eMail:

redaktion@magazin-kettenblatt.de

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

ISSN 2199-9546



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**