

Kettenblatt

DAS FAHRRADMAGAZIN FÜR SÜDHESSEN



Editorial

Liebe Leserinnen und Leser, die Gespräche zwischen der Stadt Darmstadt und den Darmstädter Radaktivisten hinterlassen Spuren - Fahrradspuren - und das ist gut so. Unser Titelbild zeigt den Blick vom Langen Ludwig auf die neue "Protected Bike Lane" in der Rheinstraße.

Je sicherer das Radfahren auf Darmstadts Straßen wird, desto mehr Menschen trauen sich dann auch, mit dem Rad zur Arbeit zu fahren. Helga Hofmann hat sich mit dem Thema befasst. Sie hat auch die HEAG, das einzige Darmstädter Unternehmen, das als fahrradfreundlicher Arbeitgeber zertifiziert ist, interviewt.

Die Ergebnisse des Fahrradklimatests 2018 sind gerade veröffentlicht. Der Blick auf Darmstadt und die Kommunen im Umland zeigt: Da ist noch Luft nach oben.

Xavier Marc hat sich im Landkreis Darmstadt-Dieburg umgeschaut. Da finden sich immer wieder Radverkehrsanlagen und Verkehrssituationen, die nach Verbesserung rufen. Umso erfreulicher, wenn in Griesheim beschlossen wird, eine professionelle Radnetzanalyse anzustoßen oder wenn Weiterstadt den Runden Tisch Radverkehr zur ständigen Einrichtung machen will.

Der Fahrradmarkt boomt, es werden immer mehr Räder verkauft. Zunehmend kommen auch Pedelecs auf die Straße. Es gibt zahlreiche deutsche Fahrradhersteller, ei-

nige auch in und um Darmstadt. Damit diese nicht anonym bleiben, wollen wir das eine oder andere Unternehmen näher vorstellen. Das erste Gespräch haben wir mit Dirk Merz von Cucuma geführt.

Einen Radentscheid hat es nicht nur in Darmstadt gegeben. Wir haben mit Vertretern der Initiativen in Kassel und in Frankfurt gesprochen. Die Radentscheide sind zwar in allen drei Kommunen abgelehnt worden. Wir sehen aber, dass die Städte bereit sind, den Radverkehr wesentlich aktiver als in der Vergangenheit anzugehen. Dafür danken wir den Aktivisten, die das letztlich angestoßen haben.

Darmstadt hat inzwischen nicht nur eine gesicherte Fahrradspur in der Rheinstraße, sondern an einigen Ampelkreuzungen neue Verkehrsschilder. Der Grünpfeil für Radfahrer erlaubt das Abbiegen, auch wenn die Ampel Rot zeigt. Darmstadt ist eine von neun Städten, die sich an einem Versuch beteiligen.

Beim Bundesweiten Umwelt- und Verkehrskongress haben im März in Darmstadt mehr als 400 Teilnehmer interessiert den Vorträgen gelauscht und sich an den Arbeitsgruppen beteiligt.

Sommerzeit ist Reisezeit, besonders für Radreisen. Ob mit dem Rad auf dem Jakobspfad oder unterwegs nach Straßburg, wer Lust hat, fährt einfach los. Dass Radtouren in der Gruppe einen besonderen Reiz



haben, weiß der eine oder andere schon. Am meisten Spaß macht es, wenn der Tourenleiter die Tour gut vorbereitet hat und seinen Job versteht.

Inzwischen schon ein gewohnter Anblick im Kettenblatt: Die Seiten des VCD Darmstadt-Dieburg. In dieser Ausgabe berichtet Sabine J. Crook über den türkischen Frauenradverein und wie man mit professioneller Unterstützung (wieder) in den Fahrradsattel findet. Außerdem war sie auf der neuen Raddirektverbindung unterwegs und hat sich bei einem Fahrradbauer in Schwetzingen angeschaut, wie man Lastenräder aus Bambus baut.

Viel Spaß beim Lesen und beim Radeln, wo immer Sie unterwegs sind.

Klaus Görden

Inhalt

Editorial	2	Bundesweiter Umwelt- und	
Mit dem Rad zur Arbeit pendeln	3	Verkehrs-Kongress in Darmstadt	14
Wie sieht ein fahrradfreundlicher		On y va – los geht's ...	15
Arbeitgeber aus?	4	Zwei Tage, zwei Länder	16
Ein Arbeitgeber setzt aufs Fahrrad	5	Aus dem Leben eines Tourenleiters	17
Fahrradklimatetest 2018 in		Perspektivwechsel- Ein Plädoyer für das Liegerad	18
Darmstadt Stadt und Land	6	Fahrradtag rund ums Naturfreunde-Haus	19
Wie geht's der Fahrradbranche hierzulande?	7	Wer ist Mor Pedal?	20
Eine Radmarke aus Darmstadt - Cucuma	7	Termine des VCD Kreisverbands	
Mehr Platz fürs Rad in Seeheim-Jugenheim	9	Darmstadt-Dieburg e.V.	20
Eine Radverkehrsanalyse für Griesheim	10	Aus Schwetzingen Bambus wird ein Lastenrad	21
Radverkehr in Weiterstadt	10	Radinfrastuktur-Tour von	
Der Radentscheid in Kassel	11	Darmstadt zur Zählstelle in Offenbach	22
Der Radentscheid in Frankfurt	12	Radfahren macht glücklich und frei!	23
Der Grünpfeil für Radfahrer	13	Impressum	23

Mit dem Rad zur Arbeit pendeln

Gründe für Arbeitnehmer und Arbeitgeber

Radverkehrsförderung ist dann besonders erfolgreich, wenn sie das Radfahren so angenehm und sicher wie möglich macht. Als Berufstätige stelle ich mir nicht nur die Frage, wie ich zur Arbeit komme, sondern auch, wo mein Rad tagsüber bleiben kann. Der Weg zur Arbeit und die Situation am Arbeitsplatz tragen gleichermaßen dazu bei, Menschen täglich aufs Rad zu bringen oder davon fern zu halten.

Die Arbeitgeberperspektive

Warum sollte ein Arbeitgeber Geld in die Hand nehmen und das Radfahren fördern? Ganz einfach: Arbeitgeber mögen gesunde Arbeitnehmer. Schon wenig, jedoch regelmäßige körperliche Aktivität wie die tägliche Fahrt mit dem Rad zur Arbeit verringert das Risiko einer Herz-Kreislauferkrankung um das 20fache. Diese positiven Nebenwirkungen hat u.a. eine von Selle Royal mit der Deutschen Sporthochschule Köln durchgeführte Studie nachgewiesen.

(<https://t1p.de/Cycling-Health>).

Und auch dies ist inzwischen wissenschaftlich untersucht. Radfahrer kommen entspannter und weniger gestresst im Betrieb an als Mitarbeiter, die morgens mit dem Pkw oder dem ÖPNV unterwegs sind.

(<https://t1p.de/GlueckDerRadler>)

Dazu kommt, dass Radabstellanlagen weniger Platz als PKW-Parkplätze benötigen und somit die In-

frastrukturkosten für den Betrieb sinken.

Nicht zuletzt betreibt ein Unternehmen, das den Radverkehr stärkt, bei überschaubarem Mitteleinsatz auch Imagepflege nach außen. Ein fahrradfreundlicher Arbeitgeber setzt ein Zeichen, dass er die Belange der Belegschaft ernst nimmt. Er wird als modern und zukunftsorientiert wahrgenommen. Solche Signale machen einen Arbeitgeber attraktiv. In Zeiten des Fachkräftemangels ist die fahrradfreundlichkeit eine Stellschraube, an der man mit überschaubarem Aufwand erfolgreich drehen und damit die Personalakquise fördern kann.

Die Mitarbeiterperspektive

Wenn ein Arbeitgeber das Radfahren fördert, stößt er bei ganz unterschiedlichen Zielgruppen auf Akzeptanz – bei den einen, weil es fit hält und aktiver Klimaschutz ist, bei den anderen, weil Radfahren in ist. Die dritten begrüßen die Initiative ihres Arbeitgebers, weil Radfahren schlicht und einfach Spaß macht oder das Rad die angenehmste Art ist, ans Ziel zu kommen. Günstiger ist es außerdem. Ein vernünftiges, Rad mit Straßenverkehrs Zulassung kostet nach Angabe des Fachverbands ZIV im Schnitt 756 € und hält einige Jahre. Eine RMV-Monatskarte liegt für Darmstadt bei etwa 90 €, ein Auto kostet ab etwa 300 € im Monat.

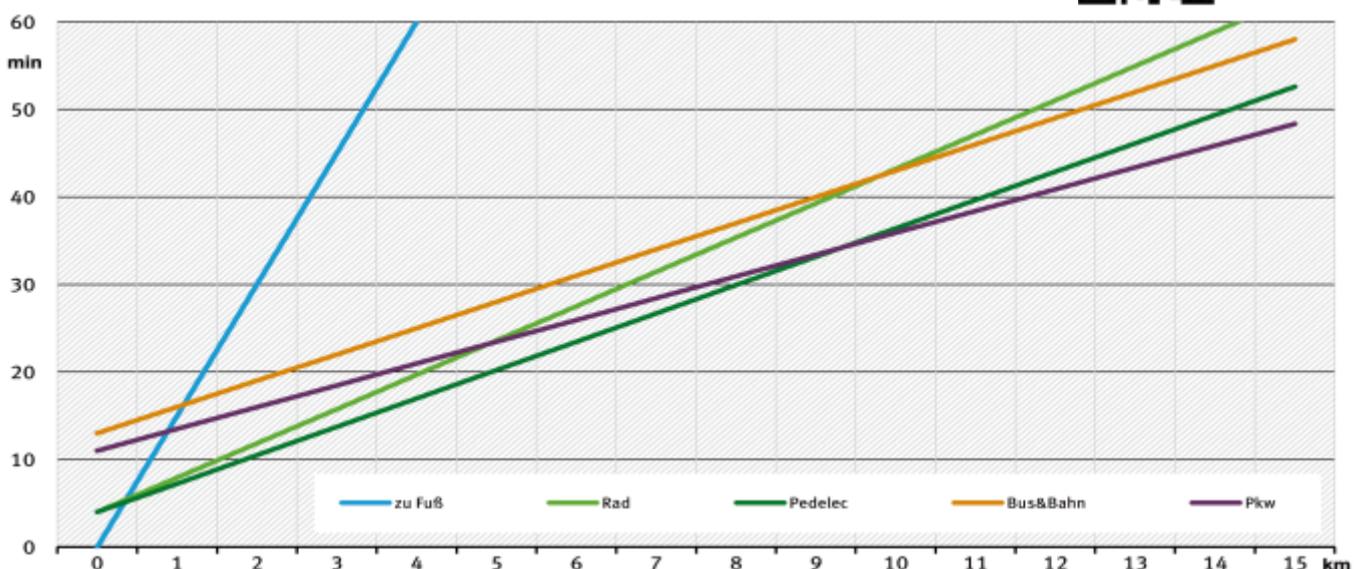
Dazu kommt – häufig unter-

schätzt – der Zeitfaktor. Gemeinhin gilt das Auto als das Verkehrsmittel, mit dem man am zügigsten vorankommt. Das mag auf dem Land so sein, nicht jedoch im verdichteten urbanen Raum des Rhein-Main-Gebiets. Das Umweltbundesamt hat diese Frage untersucht und festgestellt, dass das Fahrrad bis zu einer Strecke von fünf Kilometern das schnellere Verkehrsmittel ist. Dabei wurde auch die Zeit berücksichtigt, die man benötigt, um das jeweilige Verkehrsmittel zu erreichen (Zum Parkplatz gehen, Fahrrad aus dem Keller holen usw.). Der 2018 von Redakteuren der Auto BILD und Bike BILD in Köln durchgeführte Selbsttest über 9 km kam zu einem ähnlich positiven Ergebnis für das Fahrrad. Es ist mitnichten langsamer, mindestens genauso flott unterwegs, wenn nicht sogar eine Spur schneller als das Auto. (<https://t1p.de/FahrradVSAuto>)

Fazit

Die Gründe, als Arbeitgeber eine betriebliche Fahrradförderung aufzubauen bzw. als Arbeitnehmer mit dem Rad zur Arbeit zu fahren, sind vielfältig. Gerade jetzt zu Beginn der warmen Jahreszeit sollte die Entscheidung leichtfallen.

Helga Hofmann



Wie sieht ein fahrradfreundlicher Arbeitgeber aus?

Erwartungen und Anforderungen

Wer eine betriebliche Fahrradkultur schaffen und so mehr Mitarbeiter auf das Rad bringen möchte, muss entsprechende Angebote vorhalten. Wenn man auf dem Firmengelände – Wind und Wetter ausgesetzt – ein paar Fahrradständer aufstellt, ist ein erster, kleiner Schritt getan. Als fahrradfreundlicher Arbeitgeber hat man sich damit mitnichten qualifiziert.

Wie wird Fahrradfreundlichkeit gelebt?

Zuallererst sind hier Rad-Abstellplätze, -Abstellanlagen und Fahrradständer zu nennen, idealerweise 0,3 Abstellplätze pro Arbeitsplatz. Die Möglichkeit, das Rad dort sicher und überdacht abzustellen, sollte eine Selbstverständlichkeit sein. Außerdem sollen die Fahrradparkplätze fahrend erreichbar und beleuchtet sein. Sie sollten ausreichend breit sein, damit die Räder sich beim Ein- und Ausparken nicht gegenseitig behindern und das Anschließen unterschiedlicher Fahrradtypen ermöglichen. Wer sein Rad in eine dunkle Ecke hinten im Keller schieben oder gar erst eine Treppe rauf oder runter tragen muss, der macht dies nur dann auf Dauer, wenn er ohnehin bereits bekennender Radfahrer ist. Unentschlossene gewinnt man so nicht.

Es folgen Umkleidemöglichkeiten mit Handwaschbecken und im Idealfall eine Dusche. Insbesondere in den Büroberufen und ganz beson-

ders bei Frauen ist dies ein starkes Argument. In Umfragen formulieren Befragte immer wieder den Wunsch, sich schnell frisch machen zu können. Weitere Angebote sind Trocknungsmöglichkeiten für feuchte Kleidung, kostenlose Fahrrad- und Sicherheitschecks, eine Servicestation mit Basis-Werkzeug und Kompressor, Lademöglichkeiten für die steigende Zahl der Elektro-räder sowie steuerlich geförderte Diensträder, die auch privat genutzt werden dürfen. Da die Kosten für die Fahrräder direkt vom Bruttolohn abgezogen werden, sind sie trotz der erforderlichen Versteuerung ca. 15 bis 30 Prozent günstiger, als wenn Beschäftigte sie privat kaufen würden. Mehr zu den aktuellen Förderkonditionen von Diensträdern findet man auf den Websites von Anbietern wie Jobrad (www.jobrad.org) oder Businessbike (www.businessbike.de).

Flankiert werden solche Angebote von Aktionen wie der Wettbewerbs-Teilnahme bei „Mit dem Rad zur Arbeit“ (s. Kasten), Bonus-Programmen, Auszeichnungen, Betriebsausflügen mit dem Rad und nicht zuletzt mit der Ernennung eines betrieblichen Radbeauftragten als Ansprechpartner im Unternehmen.

Zertifizierung für fahrradfreundliche Unternehmen

Der ADFC unterstützt interessierte Unternehmen auf ihrem Weg

zum fahrradfreundlichen Arbeitgeber und bietet sogar eine Zertifizierung an (www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de). Allerdings zeigt der Blick auf die hessische Liste, dass hier noch Luft nach oben ist. Bislang hat sich mit der HEAG Holding AG lediglich ein Darmstädter Arbeitgeber zertifizieren lassen. In einer Stadt wie Darmstadt ist mehr möglich.

Fazit

Fahrradfreundlichkeit am Arbeitsplatz fällt nicht vom Himmel. Sie entsteht langsam, kostet aber – erfreulicherweise – nicht die Welt. Oft steht ihr „nur“ der fehlende Wille im Weg, doch daran kann man arbeiten. Der erste Impuls kommt häufig aus der Belegschaft selbst. Dazu wollen wir hier ermutigen. Liebe Leserinnen und Leser des Magazins Kettenblatt, spricht mit euren Kolleginnen und Kollegen, euren Vorgesetzten sowie den Personal- oder Betriebsräten. Bringt den Stein ins Rollen! Und sollte euer Arbeitgeber ein fahrradfreundlicher Leuchtturm sein, so schreibt uns an redaktion@magazin-kettenblatt.de. Gerne stellen wir in den kommenden Ausgaben Good Practice-Beispiele aus Darmstadt und dem Landkreis vor.

Helga Hofmann



Die gemeinsame Kampagne von AOK und ADFC ist mit über 200.000 online registrierten Radfahrern eine Erfolgsgeschichte. Auch 2019 kann man wieder teilnehmen und etwas für seine Fitness im Alltag tun. Außerdem nehmen alle, die ihren Arbeitsweg bis zum 31. August an mindestens 20 Tagen wenigstens teilweise mit dem Rad zurücklegen, an der Verlosung von attraktiven Preisen teil. Wenn der Arbeitgeber die Aktion unterstützt, läuft die Anmeldung oft über den Betrieb. Ansonsten kann man sich online registrieren – als Einzelteilnehmer oder Team. Alternativ sind die Teilnahmeunterlagen auch bei der nächsten AOK-Geschäftsstelle erhältlich. Mehr unter <https://www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de>.

Ein Arbeitgeber setzt aufs Fahrrad

Im Gespräch mit Daniel Pfeffer von der HEAG

In Darmstadt ist die HEAG bislang der einzige Arbeitgeber, der vom ADFC als fahrradfreundlich zertifiziert wurde. Für uns war dies Anlass, mit Daniel Pfeffer über die Erfahrungen beim Aufbau einer betrieblichen Fahrradkultur zu sprechen.

Herr Pfeffer, wie kam es zur Zertifizierung durch den ADFC?

Wir haben uns mit dem Thema Nachhaltigkeit beschäftigt und entsprechende Leitsätze entwickelt – als Orientierung für Geschäftsleitung und Beschäftigte. Ein Schwerpunkt war die Förderung des Radverkehrs. Das war ein Prozess über mehrere Monate. Ganz am Anfang stand die Anschaffung eines Dienstfahrrads, am Ende die Zertifizierung. Wir wollten und wollen Menschen aufs Rad bringen und uns nach außen als attraktiver Arbeitgeber darstellen.

Was war in dem Prozess ein Meilenstein?

So richtig Fahrt nahm das Thema mit dem Mitarbeiter-Fahrradleasing auf. Das hat sehr viel bewirkt. Im Konzern waren wir damit die Ersten. Anschließend haben wir es auf zwei Tochtergesellschaften übertragen, die Entega mit 1.800 und die HEAG Mobilo mit 700 Beschäftigten. In der Folge haben wir dann viele Anfragen von Beschäftigten aus weiteren Unternehmen aus dem Stadtkonzern und der Darmstädter Stadtverwaltung erhalten. Aber tarifvertraglich ist die Einführung des Fahrradleasings leider nicht überall möglich. Das ist aus unserer Sicht schade.

Was bieten Sie zusätzlich zum Dienstfahrrad und zum Leasing?

Wenn wir weitere Räder benötigen, können wir diese im Shop von Darmstadt Marketing leihen. Beschäftigte, die mit dem Rad kommen, können ihr Rad in einem trockenen Raum abstellen. Es gibt auch die Möglichkeit, nasse Kleidung aufzuhängen. Außerdem haben wir einen Fahrrad-Servicekoffer angeschafft. Das, was bei uns von der Infrastruktur her möglich ist, haben wir umgesetzt.

Wie werden die Angebote für Rad-



Foto: Benjamin Schenk

Vorbilder sind wichtig. Bei der HEAG radelt der Vorstand zu Diensterminen. Rechts im Bild: Prof. Dr. Klaus-Michael Ahrend, links im Bild: Dr. Markus Hoschek

fahrer akzeptiert?

Sowohl bei uns als auch bei der Entega und bei der HEAG Mobilo haben etwa 20 % der Beschäftigten das Leasing-Angebot angenommen. Etwa genauso viele Beschäftigte fahren bei der HEAG regelmäßig mit dem Fahrrad zur Arbeit. Von diesen Kolleginnen oder Kollegen höre ich Sätze wie diese: „Man ist deutlich schneller, trifft entspannt bei der Arbeit ein und kommt nach der Arbeit mit freiem Kopf zuhause an“.

Wer fährt bei Ihnen mit dem Rad zur Arbeit?

Querbeet, aber natürlich vor allem die Kollegen, die in Darmstadt wohnen. Auch unsere Geschäftsleitung ist hier ganz vorne mit dabei. Der Vorstand fährt zu jedem möglichen Termin immer mit dem Fahrrad. Das wirkt in die Mitarbeiterschaft hinein.

Worauf sind Sie besonders stolz?

Besonders stolz sind wir darauf, dass wir unsere Tochtergesellschaften überzeugen konnten, mit uns gemeinsam das Fahrrad-Leasing einzuführen. Auch dass wir regelmäßig an der Aktion Stadtradeln teilnehmen, macht uns stolz, genauso wie der Betriebsausflug mit dem Fahrrad.

Was haben Sie noch vor?

Ganz neu – für die Darmstädte-

rinnen und Darmstädter – führen wir im Mai das Heinerbike ein. In Kooperation mit Cucuma haben wir ein Pedelec entwickelt, das wir in der Stadt mit vertreiben wollen. Das ist für uns ein Beitrag zur Verkehrswende und deshalb unterstützen wir dies. Die HEAG möchte sich auf diesem Feld als Partner positionieren.

Welchen Rat geben Sie anderen, die bei ihrem Arbeitgeber die Fahrradfreundlichkeit ausbauen möchten?

Es ist wichtig, die Geschäftsleitung zu gewinnen. Mit ein bis zwei Dienstfahrrädern kann man viel erreichen. Das bietet den Beschäftigten die Möglichkeit, einfach mal auszuprobieren, wie viel Spaß es macht, mit dem Rad unterwegs zu sein. Und wer ein Fahrradleasing anbieten kann, sollte dies tun. Dann stellt sich der Erfolg quasi von alleine ein.

Herr Pfeffer, wir danken Ihnen für dieses Gespräch.

Die Fragen stellte Helga Hofmann.

Daniel Pfeffer ist bei der HEAG im Bereich Unternehmensentwicklung tätig. Er ist Nachhaltigkeitsbeauftragter im Unternehmen und der Ansprechpartner für fahrradfreundliche Maßnahmen.

Fahrradklimatest 2018 in Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg

Das (Un-)Zufriedenheitsbarometer der Radfahrer

Alle zwei Jahre führt der ADFC, gefördert vom Bundesverkehrsministerium, den großen Fahrradklimatest durch. An diesem Test kann sich jeder beteiligen, der mit dem Rad unterwegs ist. Abhängig von der Größe einer Gemeinde muss jeweils eine Mindestanzahl von Fragebögen ausgefüllt werden. Für Städte in der Größe von Darmstadt sind das 75, für die Gemeinden im Kreis reichen 50 Fragebögen. Die Umfrage ist freiwillig und somit nicht repräsentativ. Mit einem Rekordergebnis von rund 170.000 abgegebenen Bewertungen ist der Wunsch nach mehr und besserer Fahrradinfrastruktur inzwischen jedoch nicht mehr zu überhören.

Details Darmstadt

Mit der Gesamtnote 3,8 hat Darmstadt nicht gut abgeschnitten. Besonders negativ schlugen sich in der Bewertung für Darmstadt (921 Interviews) schmale Radwege, das geringe Sicherheitsgefühl sowie die gefühlte hohe Anzahl an Fahrraddiebstählen nieder. Positiv wurde das Ergebnis vom guten Angebot öffentlicher Leihfahrräder, der Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln sowie der Werbung für das Radfahren beeinflusst. Das, was nicht zuletzt durch den Radentscheid angestoßen wurde, wird den Radverkehr perspektivisch voranbringen. Inwieweit sich dies bereits in einem Fahrradklimatest 2020 niederschlägt, bleibt abzuwarten.

Gesamtbewertung (Schulnote)	3,8
Rangplatz in Stadtgrößenklasse	9 von 41 Städten
Vergleich zu 2016	kaum Veränderung (o)

STÄRKEN UND SCHWÄCHEN

im Städtevergleich

- | |
|--|
| positiv |
| <ul style="list-style-type: none"> • gutes Angebot öffentlicher Leihfahrräder • Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln • Werbung für das Radfahren |
| negativ |
| <ul style="list-style-type: none"> • häufiger Fahrraddiebstahl • schmale (Rad)wege • geringes Sicherheitsgefühl |

Details zu den Kreiskommunen

Neben Darmstadt gibt es auch Detailauswertungen für Fischbachtal (53), Griesheim (87), Roßdorf (74) und Weiterstadt (104). Während für Fischbachtal und Roßdorf erstmals Auswertungen vorliegen, ist es für Weiterstadt und Griesheim jeweils die zweite Bewertung. Hier lässt sich also schon vergleichen. In beiden Gemeinden hat sich die Bewertung nicht verändert (3,7 bzw. 3,8).

Griesheim

Griesheim punktet in diesem Jahr mit der Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln, der guten Erreichbarkeit des Stadtzentrums sowie der Tatsache, dass Ziele zügig per Rad erreichbar sind. Negativ schlugen Punkte wie kaum Fahrradförderung in jüngster Zeit, schlechte Ampelschaltungen für Radfahrer und kein oder geringes Angebot öffentlicher Leihfahrräder zu Buche.

Weiterstadt

Weiterstadt verbucht dagegen breite (Rad)wege, Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln und gute Ampelschaltungen für Radfahrer als Pluspunkte. Negativ werden häufiger Fahrraddiebstahl, schlechte Erreichbarkeit des Stadtzentrums sowie wenig geeignete Abstellmöglichkeiten angemerkt.

Fischbachtal

Fischbachtal schneidet trotz der Note 3,3 eigentlich hervorragend ab: Platz 2 unter den 25 hessischen Gemeinden mit weniger als 20.000 Einwohnern und Platz 27 von 186 im Bund sprechen für sich. Auf der Positiv-Seite werden wenig Fahrraddiebstahl, kaum Konflikte mit Kfz, sicheres Radfahren auf Radwegen und Radfahrstreifen genannt. Auf der Minus-Seite stehen lediglich kein oder nur ein geringes Angebot öffentlicher Leihfahrräder, wenig geeignete Abstellmöglichkeiten sowie wenig Werbung für das Radfahren.

Roßdorf

Auch für Roßdorf liegt zum ersten Mal eine Auswertung vor. Mit einer Gesamtnote Note 4,0 und Platz 18 unter den 25 hessischen Gemeinden mit weniger als 20.000 Einwohnern sowie Platz 117 von 186 im Bund ist das Ergebnis bestenfalls mäßig. Selbst die positiven Bewertungen – viele Einbahnstraßen sind für Radfahrer geöffnet, Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln sowie kaum Fahrraddiebstahl – würde der Ortskundige nur bedingt der Gemeinde zugutehalten. So sind auch die negativen Punkte schlechte Erreichbarkeit des Stadtzentrums, kaum Fahrradförderung in jüngster Zeit und wenig Werbung für das Radfahren nur bedingt der Gemeinde anzulasten.

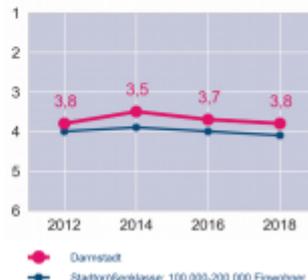
Fazit

Schaut man auf die Ergebnisse, drängt sich der Eindruck auf, dass viele Antworten von zunehmender Ungeduld sowie von Unsicherheit bis hin zur Angst im täglichen Miteinander mit anderen Verkehrsteilnehmern geprägt sind. Das, was die steigende Zahl der Radfahrer auf den Straßen erlebt, macht nicht Lust, sondern Frust.

Zu den Detailergebnissen der einzelnen Kommunen/Städte:
<https://t1p.de/Fahrradklimatest>
 Klaus Görden

ENTWICKLUNG

seit 2012



Wie geht's der Fahrradbranche hierzulande?

Die aktuellen Statistiken

Der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) freut sich über 4,18 Millionen verkaufte Fahrräder (darunter 980.000 Pedelecs) in Deutschland im Rekordjahr 2018. Das ist ein Plus von 8,6 % zum Vorjahr nach mehreren Jahren im Abwärtstrend (4,36 Mio. verkaufte Fahrräder 2015). Wahre Stütze des jüngsten Wachstums sind E-Bikes und Pedelecs (+36 %) gewesen.

Der Umsatz der Branche lag 2018 bei 3,6 Mrd. Euro (Absatz von Fahrrädern) zuzüglich 2,4 Mrd. aus dem Verkauf von Komponenten, Zubehör und Ersatzteilen. Mit rund 1 Mrd. Euro Umsatzsteuer und Zehntausenden Arbeitsplätzen trägt die Branche Jahr für Jahr zum Wohlstand am Standort Deutschland bei.

Investitionen in den Radverkehr

Aus diesem milliardenschweren Umsatzsteueraufkommen fließt aber nicht einmal die Hälfte (400 Mio. Euro) als Investition in die Rad-

verkehrsinfrastruktur hierzulande zurück. Das sind im reichen Deutschland gerade mal fünf (!) Euro pro Einwohner und Jahr.

Zum Vergleich: Das Fahrradland Niederlande gibt jedes Jahr 30 € pro Einwohner dafür aus. Das entspricht dem Zweifachen des Umsatzsteueraufkommens aus dem Verkauf von neuen Fahrrädern und zeugt für den klaren verkehrspolitischen Willen unserer Nachbarn.

Wir in Deutschland fahren im Alltag mit immer mehr teuren Fahrrädern, Pedelecs, Lastenrädern und Anhängern auf zu wenigen, zu engen, oft kaputten, falsch geplanten und gefährlichen Radverkehrswegen. Öffentliche und private Abstellplätze reichen zudem quantitativ und qualitativ seit Langem nicht mehr aus. Verpasste Entwicklungschancen hin zu lebenswerten Innenstädten, viel zu viele Fahrradunfälle und ausgebremstes Geschäftswachstum der Fahrradbranche hängen in diesem miserablen



Foto: Felix Kaestle (Messe Friedrichshafen)

Teufelskreis eng zusammen.

Die Hersteller in und um Darmstadt

Dennoch: Ein paar namenhafte Fahrradhersteller sind in Darmstadt und Umgebung zu Hause. In einer Artikelserie wollen wir diese Hersteller befragen und vorstellen. Wir fangen in dieser Ausgabe mit dem Darmstädter Dirk Merz, Markeninhaber von "Cucuma", an.
Xavier Marc

Eine Radmarke aus Darmstadt

Cucuma

Es fing vor einem Vierteljahrhundert an: Die Brüder Merz übernahmen 1994 das Traditionsfahrradgeschäft Dietrich in der Wilhelminenstraße mitten in der Darmstädter Fußgängerzone. Aus Fahrrad Dietrich wurde damals Citybike. Die Sporthorizont GmbH wurde 2002 im Umfeld von Citybike gegründet und stellte nur Rennräder nach Maß unter der Eigenmarke Cucuma her. Schnell wurden die Cucuma Rennräder in der Darmstädter Triathlon-Szene deshalb bekannt und geschätzt, weil sie auf den Fahrer zugeschnitten und gebaut wurden. Mit Lothar Leder, Timo Bracht und Sebastian Kienzle sind namhafte Triathleten auf Cucuma-Rädern unterwegs gewesen. So wuchs die Firma schnell weiter. 2006 zog sie mit vier Mitarbeitern zusammen mit Citybike in die Otto-Röhm-Straße um. 2014 übernahm Sporthorizont dort hinter dem Citybike-Geschäft unter der Führung von Dirk Merz die jetzige 1.000 qm große Firmenhalle mit Büros, Aus-



Foto: Heiga Hofmann

Hier transportiert der Chef selbst!

stellungs- und Kundenberatungsbereich, Montagewerkstatt und Lager. 14 Mitarbeiter arbeiten heute in dieser Halle.

1.000 Räder pro Jahr werden individuell gebaut. Sport- und Rennräder bilden mit der Hälfte der Produkti-

on immer noch den Kernbereich des Unternehmens. Die andere Hälfte besteht aus Trekking- und Alltagsrädern mit oder ohne E-Antrieb. Wie zu erwarten ist der Anteil an Carbon-Rahmen bei den Sporträdern sehr hoch (90 %), während



Alles so schön bunt hier!

dieses Baumaterial bei den anderen Rädern nicht wirklich vorkommt.

Individualität hat ihren Preis

Individualität kostet Zeit. Etwa 10 intensive Arbeitsstunden und mehrere Wochen bis zur Übergabe sind nötig, um alle Wünsche des Kunden zu erfassen, das richtige Rahmenmaß zu ermitteln, Rahmen sowie Komponenten und Zubehör aufeinander abzustimmen, zu bestellen und zusammenzubauen.

Die Kundschaft ist durchaus bereit, dafür den erforderlichen vierstelligen Preis zu zahlen. Ein paar wenige Kunden bestellen sogar aus der Ferne, was heute kein großes

Problem mehr ist. Über Firmenleasing werden etwa 15 % der Produktion abgesetzt.

Cucuma bezieht die Alu-Rahmen zwar aus Taiwan, der wesentliche Teil der Wertschöpfung findet aber in Darmstadt statt. Das gilt insbesondere für die Lackierung der Rahmen, die von einem Meisterbetrieb in unmittelbarer Nähe durchgeführt wird. 17 Standardfarben und 19 Schriftfarben stehen zur Wahl. Gegen Aufpreis ist sogar jede RAL-Farbe möglich. So kommt Individualität wahrlich zum sichtbaren Ausdruck!

Werkshalle mal anders

Das Firmengebäude ist keine her-

kömmliche lärmgeplagte Industriehalle. Im Gegenteil herrscht dort eine sehr ruhige Atmosphäre, in der Mitarbeiter und Besucher sich wohl fühlen. Das Kundengespräch fängt mit Kaffee und Getränken in einer komfortablen Sitzecke an. Mit professionellen ergonomischen Messeinrichtungen werden das individuelle Rahmenmaß, der richtige Sattel und der richtige Lenker bestimmt. Auf dem Hof werden die ersten Probefahrten vorgenommen.

Firmenchef Dirk Merz legt viel Wert auf diese überschaubaren Rahmenbedingungen. Firmenwachstum um jeden Preis ist nicht sein Ziel. Seine Leidenschaft ist und bleibt, individuelle Räder zu bauen und sich dafür die nötige Zeit mit dem Kunden zu nehmen.

Die Firma bildet aus. Ein Lehrling wird zurzeit beschäftigt. Dirk Merz hält diese Aufgabe für sehr wichtig, nicht nur wegen des andauernden Fachkräftemangels und der Zukunft der Fahrradbranche, sondern auch aus sozialgesellschaftlicher Überzeugung.

Vor allen Dingen: Er und seine Firma gehören fest zu Darmstadt. In der Stadt ist Dirk Merz fast immer mit dem Rad unterwegs. Damit weiß er ganz genau um den gewaltigen Rückstand und die Defizite der hiesigen Radverkehrsinfrastruktur. Mit der Meinung, dass es in und um Darmstadt deutlich mehr Platz fürs Rad geben muss, steht er in der Region nicht allein.

Xavier Marc



BIKE & SPORTS SEEHEIM Rad und Triathlon a. d. Bergstraße
 Darmstädter Str. 15
 64342 Seeheim
 Telefon: 06257/5060560 Email: info@bikesports-seeheim.de



Mehr Platz fürs Rad in Seeheim-Jugenheim

Oder: Wo der Handlungsbedarf besonders groß ist

Das Radverkehrskonzept des Landkreises Darmstadt-Dieburg und Vorschläge der lokalen Agenda-Gruppe für die Umgestaltung des Verkehrsraumes im Bereich eines Einkaufszentrums in der Ortsmitte von Seeheim haben seit Jahresbeginn in Seeheim-Jugenheim für Diskussion gesorgt und das Gemeindeparlament beschäftigt.

An vielen Stellen besteht akuter Handlungsbedarf für den Radverkehr. Besonders an vier Brennpunkten klagt der ADFC über behördliche Untätigkeit.

Brennpunkt 1: Die Ortsdurchfahrtsstraßen Seeheim und Jugenheim

Die Heidelberger Straße in Seeheim und die Achse Ludwigstraße / Balkhäuser Tal in Jugenheim sind mit jeweils 10.000 Kfz bzw. 5.000 Kfz am Tag stark befahrene Straßen, die für Radfahrer ohne Alternative sind. Auf beiden Straßen gilt Tempo 50, weswegen viele Radfahrer sich auf der Fahrbahn nicht sicher fühlen und lieber auf dem Gehweg fahren. Dort geraten sie mit Fußgängern in Konflikte und an zahlreichen unübersichtlichen Ein- und Ausfahrten in gefährliche Situationen. Der Schutzstreifen, der vor drei Jahren im Zuge der grundhaften Sanierung der Achse Ludwigstraße / Balkhäuser Tal angeordnet wurde, ist keine Lösung. Im Gegenteil birgt dieser Streifen mangels des streng vorgeschriebenen Sicherheitsabstands zu parkenden Autos die Gefahr von folgenschweren Kollisionen zwischen Radfahrern und sich plötzlich öffnenden Autotüren. Der ADFC fordert die Beseitigung dieses Schutzstreifens und Tempo 30 auf beiden Ortsdurchfahrtsstraßen nach dem Vorbild der B3-Ortsdurchfahrt in Bickenbach.

Brennpunkt 2: Massive Gefährdung der Schuldorf-Schüler auf der Fahrradstraße Sandstraße

Täglich gefährdet die aggressive und ordnungswidrige Fahrweise vieler Elterntaxis Rad fahrende



Foto: Thomas Grän

Schutzstreifen auf der Ortsdurchfahrt Jugenheim: Radfahrer stets in der gefährlichen Zwickmühle zwischen ruhendem und fließendem Autoverkehr.

Schüler des Schuldorfs in der Sandstraße in Seeheim. Und das, obwohl diese als Fahrradstraße im Sinne der Straßenverkehrsordnung ausgewiesen ist. Der ADFC vermisst dort in den Stoßzeiten eine wirksame und regelmäßige Überwachung des Verkehrs und die konsequente Ahndung von Verstößen durch die Kommunalpolizei. Ferner erinnert der ADFC Schulträger (Landkreis) und Straßenverkehrsbehörde (Kommune) an deren gemeinsame Aufgabe, nämlich die Durchsetzung von geordneten Verkehrsverhältnissen im Umfeld des Schuldorfs.

Brennpunkt 3: Fehlende und schlechte Fahrradabstellanlagen

Die Felgenkiller an der Straßenbahnhaltestelle Malchen verkommen zur gefährlichen Stolperfalle. An den anderen Straßenbahnhaltestellen sind die Fahrradabstellanlagen zwar von besserer Qualität, aber quantitativ mittlerweile unzureichend. Außerdem sind in der Nähe von Geschäften kaum öffentliche Fahrradabstellmöglichkeiten vorhanden. Das ordnungswidrige Parken von Kfz auf dem Gehweg zulasten der Fußgänger findet dagegen immer mehr behördliche

Duldung.

Brennpunkt 4: Wann werden Pendler nach Darmstadt sicher radeln können?

Seit einem Vierteljahrhundert ist die Radverbindungslücke zwischen Malchen und Eberstadt ständiges Gesprächsthema. Seit 2016 steckt der Neubau eines Radwegs bei Hessen Mobil offiziell in der Vorplanungsphase. Von Stillstand sollte eher die Rede sein. Dienstherrin von Hessen Mobil ist die schwarzgrüne Koalition in Wiesbaden. Deren Pateifreunde in Seeheim-Jugenheim sind mehr denn je gefordert, den notwendigen verkehrspolitischen Druck nach oben auszuüben, damit dieses Projekt zügig umgesetzt wird.

Xavier Marc

Radlertreff Tannenberg!
Jeden ersten Freitag im Monat
um 19:30 Uhr,
Gaststätte "La Pergola" direkt
am Tennisplatz am Rande vom
Schuldorf-Campus.
Kontakt: Xavier Marc, marc@adfc-
darmstadt.de, 06257/86303

Radverkehr in Weiterstadt

Wird der Runde Tisch zu einer dauerhaften Einrichtung?

Bürgermeister Möller kündigte an, dass er dem Magistrat vorschlagen wird, den Runden Tisch als ständiges Gremium der Gemeinde einzuführen.

Jürgen Merlau von der Stadt Weiterstadt erläuterte die neue Homepage zum Radverkehr in und um Weiterstadt. Er ist zusammen mit Georg Latocha der Ansprechpart-

ner für Bürger*innen zu diesem Thema.

Die Gemeinde stellte geplante Maßnahmen für den Radverkehr wie z. B. die Verkehrsführung in der Nähe der Albrecht-Dürer-Schule vor. Im Anschluss gab es einen Austausch über die geplanten Lösungen. Neben der Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für

den Radverkehr steht auch die Anbindung an den Radschnellweg Darmstadt-Frankfurt an.

Zu Diskussionen kam es, als im Anschluss Anregungen und Vorschläge gesammelt wurden. Es wurde deutlich, dass der Frust bei einigen Radfahrern tief sitzt. Es bleibt zu hoffen, dass der Runde Tisch etwas Abhilfe schaffen kann.

Es geht weiter

Die zukünftigen Treffen – ca. drei bis vier im Jahr – werden themengebunden sein. Damit soll die Anzahl der Teilnehmer gering gehalten werden, um fruchtbare Diskussionen zu ermöglichen.

Der nächste Termin wird ein Ortstermin an der Unterführung am umgebauten Weiterstädter Bahnhof sein.

Hier der Link zur neuen Fahrrad-homepage der Gemeinde:
<https://t1p.de/WeiterstadtMobilitaet>
Anna Hesse



Hier sind Konflikte vorprogrammiert!



Foto: Anna Hesse

Eine Radverkehrsanalyse für Griesheim

Das Radverkehrskonzept des Landkreises Darmstadt Dieburg (Kettenblatt 1/2018) geht in Griesheim wohl in die konkrete Umsetzung. Einfache Sofortmaßnahmen wie die Entfernung einer unnötigen und störenden Umlaufsperre, diverse Instandsetzungen von schad-

haften Oberflächen und Markierungsarbeiten wurden schon erledigt bzw. werden derzeit vorbereitet.

Griesheim will aber deutlich mehr erreichen und vergibt demnächst eine professionelle Radwegenetzanalyse für das Stadtgebiet. Ein Ziel

dieser Analyse soll es sein, anhand des Radverkehrskonzepts des Landkreises und von Bestands- bzw. Bedarfsdaten die besten Routen für den Radverkehr durch die Stadt und die dazu passenden Anschlüsse herauszufinden.

Für diese Radnetzanalyse hat Griesheim einen Antrag auf Fördermittel des Landes für die Nahmobilität gestellt.

Die Ergebnisse der Analyse werden im Laufe von 2020 erwartet und sollen die ausführliche Grundlage liefern für die Priorisierung und Planung weiterer konkreter Maßnahmen für den Radverkehr.

Schritt für Schritt setzt Griesheim beim Radverkehr vorbildlich an. Weiter so!
Xavier Marc

Bike&Ride in Griesheim! Überdachter Fahrradständer an der Ecke Wilhelm-Leuschner/Haydnstraße.



Foto: Helga Hofmann

Der Radentscheid in Kassel

Wie sieht es in Nordhessen aus?

Wir haben auch das Gespräch mit den engagierten Kolleginnen und Kollegen aus Nordhessen gesucht. Was dabei auffällt: Die Geschichte der Radentscheide wiederholt sich. Egal ob Darmstadt, Kassel oder Frankfurt, bislang wurde jedes Bürgerbegehren als rechtlich unzulässig abgelehnt. Dies liegt an der Auslegung der Hessischen Gemeindeordnung. Die Hürden sind hoch.

Der Radentscheid Kassel in Zahlen, Daten, Fakten

Für das Erreichen des Quorums mussten wir 4.461 gültige Unterschriften von wahlberechtigten Kasseler Bürgerinnen und Bürgern einreichen. Wir hatten uns aber ein ambitionierteres Ziel von 15.000 Unterschriften gesetzt. Nach rund drei Monaten Vorbereitungszeit haben wir von Ende Juli bis Ende Oktober 2018 insgesamt 21.781 Unterschriften gesammelt - also fast das Fünffache des Notwendigen.

Wie sieht es derzeit mit der politischen Umsetzung aus?

Inzwischen hat die Kasseler Stadtverordnetenversammlung das Bürgerbegehren "Radentscheid Kassel" mehrheitlich für rechtlich unzulässig erklärt. Eine entsprechende Vorlage des Magistrats wurde mit den Stimmen von SPD, Bündnis90/Grüne und CDU angenommen. Dagegen stimmten die Fraktionen "Kasseler LINKE" sowie (überwiegend) FDP, FREIE WÄHLER und Piraten. Die Initiative Radentscheid bedauert diese Entscheidung und hat sich entschlossen dagegen zu klagen.

Neben dem rechtlichen Strang führen wir aber auch inhaltliche Gespräche und Verhandlungen mit Verwaltung und Politik. Denn wir sind ja nicht darauf aus, uns monatelang durch die Instanzen zu klagen. Wir wollen, dass sich wirklich etwas für die Radfahrerinnen und Radfahrer verbessert.

Was hat der Radentscheid bereits bewirkt?

Unsere Arbeit im Radentscheid hat dafür gesorgt, dass in Kassel mitt-



Foto: Radentscheid Kassel

So sieht es aus, wenn fast 22.000 Unterschriften an Oberbürgermeister Geselle und Verkehrsdezernenten Stochla übergeben werden.

lerweile ein wenig anders über die Themen Radfahren und Mobilität gedacht und gesprochen wird. Wo vor einem Jahr noch das Auto das Heiligste der Menschen, der Presse und der Politik war, konnten wir das Bewusstsein schärfen, dass es auch andere Formen der Mobilität (Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV) gibt und dass diese aktuell deutlich zu kurz kommen. Das ist ein Stein, den wir in Kassel ins Rollen bringen konnten. Dass durch den Radentscheid jetzt einige Kasseler mutiger und sicherer geworden sind und mit dem Rad zur Arbeit fahren, ist ein sehr wichtiges Ergebnis der bisherigen Arbeit.

Was hat Sie im bisherigen Prozess besonders irritiert?

Zum einen hat uns der rechtliche Rahmen eines Bürgerbegehrens irritiert bzw. sehr viel Mühe gekostet. Nach der hessischen Gemeindeordnung darf man nur etwas fordern, was letzten Endes von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen werden kann. Hier fallen z. B. der Umbau von Bundesstraßen (die in der Verantwortung des Bundes liegen) oder die Änderung von Ampelschaltungen (die in der Verantwortung der Verkehrsicherheitsbehörde liegt) direkt raus. Zum anderen hat uns die Einstellung einiger Bürger und Politiker

erschreckt, die sich mehr als deutlich gegen den Radverkehr ausgesprochen haben. Sie waren der Meinung, dass Kassel schon immer eine Autostadt gewesen sei und dass Radfahrende auf den Bürgersteig gehörten.

Wenn Sie ein Jahr weiterdenken, welches ist das wahrscheinlichste Szenario?

Wenn es nach uns geht, kann sich der Radverkehrsanteil in Kassel von aktuell rund 9 bis 10 % auf 25 % erhöhen. Dafür müsste es natürlich seitens der Stadt einen ordentlichen Rückenwind geben. Da das aber aktuell noch nicht danach aussieht, fällt die Prognose etwas schwächer aus.

Welche ist die von Bürgerinnen und Bürgern am häufigsten an Sie gerichtete Frage?

"Warum denn in den Radverkehr investieren? Es fahren doch so wenige" kam von vielen. Hier ist vielen Nicht-Radfahrern nicht bewusst, wieso die Menschen in Kassel kein Fahrrad fahren. Umso mehr freut es uns, dass wir von diesen Leuten während unserer Unterschriftensammlung sehr viel Zustimmung erhalten haben.

Wir danken Maik Bock vom Radentscheid Kassel für seine Antworten.

Redaktion Magazin Kettenblatt

Der Radentscheid in Frankfurt

Was tut sich in der Mainmetropole?

Direkte Demokratie in Form von Bürgerbegehren boomt. Neben Darmstadt gibt es auch in Frankfurt und Kassel Radentscheid-Initiativen. Wir haben die Nachbarn in Frankfurt nach dem Stand der Dinge gefragt.

Der Radentscheid Frankfurt in Zahlen, Daten, Fakten

Benötigte Unterschriften: 16.056. *Gesammelte Unterschriften:* ca. 40.000 im Zeitraum zwischen April und Juli 2018.

Aktive Unterstützer: ca. 20 – 30 in der Kerngruppe, darüber hinaus ca. 100 gelegentliche Helfer und ungezählte Menschen, die privat Unterschriften gesammelt haben

Wie sieht es derzeit mit der politischen Umsetzung aus?

Ausreichende Unterschriften wurden bereits vom Wahlamt bestätigt. Am 8. April hat der Magistrat formal entschieden, dass der Radentscheid unzulässig ist. Inzwischen liegen drei offizielle Stellungnahmen vor (Rechtsamt Frankfurt, Hessischer Städtetag, Gutachten der Frankfurter Grünen). Die Gutachten sind sich einig, dass der Radentscheid unzulässig ist, unterscheiden sich aber teilweise stark in der Argumentation. Der Magistrat hat nun entschieden, möchte aber noch keine Vorlage an die Stadtverordnetenversammlung übermitteln. Wir befinden uns mit Vertretern der Stadtverordnetenversammlung und des Magistrats in produktiven Gesprächen. Solange diese noch laufen, will der Magistrat nichts an die Stadtverordnetenversammlung übermitteln. In Frankfurt spricht man schon vom „Darmstädter Modell“, in Anlehnung an Herrn Partschs 4x4x4-Kompromissangebot. Mehr im Internet unter

www.radentscheid-frankfurt.de.

Was hat der Radentscheid bereits bewirkt?

Wir haben die verkehrspolitische Debatte in Frankfurt ordentlich aufgewühlt und in Bewegung gebracht. Viele Dinge, die momentan passieren (z. B. öffentliche Diskussion über einen fahrradfreundli-



Foto: Beatrix Baltbol

Es bleibt noch viel zu tun in Frankfurt!

chen Umbau der Friedberger Landstraße, schnelle Umsetzung von Schutzmaßnahmen nach dem Tod eines Radfahrers an der Kurt-Schumacher-Straße usw.) wurden durch uns katalysiert, auch wenn wir natürlich auf fruchtbaren Boden gefallen sind, der seit Jahrzehnten von ADFC und VCD und anderen Verbänden und Organisationen bearbeitet wird. Wir sind besonders stolz, dass wir mit 40.000 Unterschriften eine deutliche Marke dafür gesetzt haben, dass in Frankfurt Fahrradpendler keine laute Minderheit darstellen, sondern dass Fahrrad fahren längst überall angekommen ist.

Was hat Sie im bisherigen Prozess am meisten irritiert?

Die Tatsache, dass alle politischen Parteien ständig beteuern, dass der Radverkehr sehr wichtig ist und unbedingt gefördert werden muss – in der konkreten Umsetzung werden jedoch ständig Bedenken vorgebracht, die eigentlich rational leicht zu entkräften sind (z. B. Sorgen des Einzelhandels; es gibt jede Menge Studien, die belegen, dass mehr Radverkehr auch zu steigenden Umsätzen führt). Es ist offensichtlich, dass es in Frankfurt keine große Vision für die Mobilität der Zukunft gibt und man jeden kleinen Erfolg mühsam erkämpfen muss.

Wenn Sie ein Jahr weiterdenken, welches ist das wahrscheinlichste Szenario?

Wir befinden uns momentan in Verhandlungen. Bis jetzt laufen die Gespräche gut, es besteht aber natürlich immer das Risiko, dass wir uns nicht einigen können. Insofern gibt es kein wahrscheinlichstes Szenario, sondern eine Reihe von Möglichkeiten, die wir uns alle offenhalten: Erfolg der Verhandlungen und Beginn der Umsetzung in 2019; erfolgreiche Klage gegen die Unzulässigkeit; zweites Bürgerbegehren, das die Kritikpunkte des ersten ausgebeSSERT hat. Wir stellen uns in jedem Fall auf einen langwierigen Prozess ein und werden nicht aufgeben.

Welche ist die am häufigsten an Sie gerichtete Frage?

Momentan ist auch unter den Bürger*innen die Meinung gereift, dass der Magistrat und die Stadtverordnetenversammlung den Prozess verschleppen und verzögern. Insofern ist die häufigste Frage: „Wann geht's denn jetzt endlich weiter mit dem Radentscheid?“

Wir danken Alexander Breit, Vertrauensperson des Radentscheid Frankfurt, für seine Antworten.

Redaktion Magazin Kettenblatt

Der Grünpfeil für Radfahrer

Verkehrsversuch, Chance und Provokation gleichermaßen

Je nachdem, in welchem sozialen Netzwerk man sich umsieht, wird der Grünpfeil für Radfahrer hoch gelobt oder aufs Schärfste kritisiert. Auch in den Medien wurde ausführlich darüber berichtet. Was hat es nun tatsächlich damit auf sich?

Die Fakten

Seit März wurden in Darmstadt an drei Stellen Schilder mit einem grünen Pfeil und einem Radsymbol angebracht, und zwar an folgenden Kreuzungen: Heinheimer Straße / Rhönring, Holzhofallee / Berliner Allee und Grafenstraße / Bleichstraße. Radfahrende – und nur Radfahrende – dürfen hier bei Rot rechts abbiegen. Und genau darin liegt der Unterschied zum bekannten grünen Pfeil, den es in Deutschland seit 1994 gibt und der nach vorherigem kurzem Anhalten das Rechtsabbiegen bei roter Ampel für alle Fahrzeuge erlaubt.

Ein Verkehrsversuch

Ob sich das neue Verkehrszeichen, das ausschließlich für Radfahrer gilt, durchsetzen wird, hängt von den Ergebnissen des Verkehrsversuchs ab. Darmstadt ist hier als eine von neun Pilotstädten vorne mit dabei. Die anderen Städte sind Bamberg, Düsseldorf, Köln, Leipzig, München, Münster, Reutlingen und Stuttgart. Die Pilotphase wird unter der Federführung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wissenschaftlich begleitet. Dazu gehört, dass die Kreuzungen kameraüberwacht sind. Mithilfe der Aufzeichnungen soll herausgefunden werden, welchen Einfluss die Schilder auf das Verhalten der Radfahrer haben und ob es zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern kommt. Auf der Grundlage der Erfahrungen und Auswertungen soll dann bereits im nächsten Jahr die Entscheidung fallen, ob die Straßenverkehrsordnung angepasst und der Grünpfeil für Radfahrer bundesweit zugelassen wird. Vergleichbare Regeln gibt es bereits in Belgien, Frankreich und den Niederlanden.



Foto: Helga Hofmann

Ecke Bleichstraße/Grafenstraße. Eine von drei Darmstädter Kreuzungen, an denen der grüne Rechtsabbiegepfeil für Radfahrer erprobt wird.

Der Grünpfeil in der Kritik

Der Nutzen des Grünpfeils in seiner bisherigen Form ist umstritten. Der Fußgängerfachverband "Fuss e.V." verweist darauf, dass es an Kreuzungen mit Grünpfeil mehr Unfälle mit Personenschaden gäbe als an Kreuzungen ohne Pfeil. Auch die Unfallforschung der Versicherer (UDV) sieht den Grünpfeil kritisch und hält den Nutzen für Autofahrer für marginal.

In den sozialen Netzen stößt der Grünpfeil für Radfahrer insbesondere bei Autofahrern auf Ablehnung. Die einen kritisieren die Unübersichtlichkeit und potenzielle Gefährdungen von Fußgängern. Andere reagieren emotionaler und befürchten die „Zwei-Klassen-Gesellschaft“, in der die Radfahrer immer bevorzugt und die Autofahrer grundsätzlich benachteiligt werden (vgl. „Facebook Darmstadt“, Thread vom 7.1.2019). Soziologisch ist es durchaus spannend zu beobachten, was einige versuchsweise aufgestellte Verkehrsschilder bei manchen Autofahrern auslösen. Sie sehen den Radfahrer per se als Feind. Die Frage, wie die wachsende Mobilität von immer mehr Menschen auf dem begrenzten städtischen Verkehrsraum sicher gestaltet wer-

den kann, taucht zumindest in den sozialen Medien nur am Rand auf.

Der Grünpfeil für Radfahrer als Maßnahme der Entkriminalisierung

Der Grünpfeil soll Radfahrenden ein gutes Vorankommen ermöglichen. Der Ansatz ist lobenswert. Unsere Verkehrsprobleme wird der Grünpfeil jedoch nicht lösen, allenfalls die gelebte Praxis entkriminalisieren. Thomas Hummel schrieb am 11.1.2019 in der Süddeutschen, dass selbst gesetzestreue Bürger als rechts abbiegende Radfahrer nur dann bei Rot halten, wenn es die Verkehrssituation erfordert. „Das ist Alltag und kaum jemand stört sich daran“, so sein Fazit. Gleichwohl begrüßen wir den Grünpfeil. Er befördert die Diskussion um die Aufteilung des urbanen Raums. Im negativen Fall wird der Grünpfeil zur Alibinummer, im positiven ist er ein weiterer Schritt hin zur Abkehr von der Planung einer auf den motorisierten Individualverkehr fokussierten Stadt. Auch kleine Schritte können die Fahrradfreundlichkeit von Städten voranbringen.

Helga Hofmann

Bundesweiter Umwelt- und Verkehrs-Kongress in Darmstadt

Drei Tage für eine andere Verkehrsplanung

Der 22. Bundesweite Umwelt- und Verkehrs-Kongress, kurz BUVKO, fand vom 15. - 17. März an der Hochschule Darmstadt statt. Unter dem Motto „Mensch und Stadt in Bewegung“ nahmen mehr als 400 Teilnehmer an Vorträgen, Diskussionen und Exkursionen teil. Organisiert wird der BUVKO von den Vereinen UMKEHR e.V. und FUSS e.V. als Treffen für alle, die sich für eine nachhaltige Verkehrspolitik engagieren. Der ADFC Darmstadt-Dieburg e.V. war Partner und Mitorganisator des BUVKO.

Der wissenschaftliche Input

Eröffnet wurde der Kongress am Freitag mit drei Vorträgen. Dr. Harry Lehmann erläuterte die Vision des Umweltbundesamtes für die Stadt von morgen. Mehr Grün, kurze Wege, funktionsgemischte Quartiere, mehr Platz für Leben und Erleben, bessere öffentliche Verkehrsangebote, Stärkung des Umweltverbundes sowie weniger Lärm und Luftschadstoffe nannte Lehmann als Ziele. Langfristig wäre es wünschenswert, die Zahl der Kraftfahrzeuge von heute mehr als 500 auf 150 pro 1.000 Einwohner zu reduzieren. Lehmann verwies darauf, dass es keiner neuen Studien für den anstehenden Wandel bedarf. Die Politik wüsste, was zu tun ist. Es fehle jedoch an Entschlossenheit und Tempo bei der Umgestaltung der Städte.

Dr. Cordelia Polinna beschäftigte sich in ihrem Vortrag mit Fragen der strategischen Stadtentwicklung. Weniger Autoverkehr in den Städten sei nicht Verzicht, sondern ein Gewinn an Lebensqualität. Angesichts der Flächenkonkurrenz im Verkehrsraum wäre es nicht mehr vermittelbar, im öffentlichen Raum Parkplätze auszuweisen. Es gelte die Frage der Flächengerechtigkeit bei der Aufteilung des Verkehrsraums in den Städten zu beantworten, mahnte Polinna.

Denis Petri von Changing Cities



Foto: David Grünewald

Es ist ihre Zukunft, um die es geht. Eine Arbeitsgruppe der Jugend auf der BUVKO in Darmstadt.

wies in seinem Vortrag auf die wachsende Bedeutung von Bürgerbewegungen hin. Dort, wo Politik nicht oder nur zögerlich handle, brauche es die Bürger als Anschiebende. Die Berliner hätten mit dem Volksentscheid Fahrrad beispielsweise das Mobilitätsgesetz initiiert. Das sei ein wesentlicher Beitrag zur Förderung eines Radverkehrs, der auch die schwächeren Radfahrer, wie beispielsweise Kinder, im Blick hat.

Austausch in Arbeitsgruppen und Exkursionen

Samstag und Sonntag waren gefüllt mit Arbeitsgruppen und Exkursionen. Themen waren beispielsweise die Gestaltung von Fahrradstraßen, die Neukonzeption des urbanen Raums für Kinder und Jugendliche, die Förderung des öffentlichen Verkehrs, schulisches Mobilitätsmanagement, das selber Machen der Verkehrswende durch bürgerschaftliches Engagement und „Walkability“, Stadtgestaltung für Füße. Die Exkursionen in Darmstadt und Umgebung führten u.a. in die Lincoln-Siedlung, die multimodal und nachhaltig konzipiert wurde. Die Darmstädter Radverkehrsprojekte der letzten Jahre wurden vorgestellt. Die erfolgrei-

che Arbeit der Bürgerinitiativen beim Verhindern der Nordostumgehung und besondere Negativbeispiele beim Gehwegparken waren ebenfalls Inhalte von Exkursionen. Verkehrsplaner Uwe Petry führte eine Radexkursion nach Dreieich. Erläutert und befahren wurde die mit drei km längste Fahrradstraße Hessens. Der Rückweg führte die Radler über den ersten und mittlerweile fast fertiggestellten Abschnitt der Raddirektverbindung von Darmstadt nach Frankfurt.

Und wie geht es weiter?

Am Sonntag wurde zusammengefasst und ein Ausblick skizziert: Junge Menschen müssen mehr an der Stadtplanung beteiligt werden. Die Nutzung digitaler Medien und Dienstleistungen bedarf einer stärkeren Berücksichtigung. Es gilt bessere Formate für die Beteiligung der Bürger zu entwickeln. Mehr Experimentierfreude bei der Stadtgestaltung ist wünschenswert. Und es braucht mehr Mut und vor allem Tempo beim Wandel zur lebenswerten und gesunden Stadt. Der nächste BUVKO findet 2021 in München statt.

Thomas Grän

On y va – los geht's ...

Eine Radreise durch Frankreich in mehreren Etappen

Das Abenteuer begann mit dem Buch von Hape Kerkeling „Ich bin dann mal weg“ und einer Diskussion mit einem Freund über das Pilgern nach Santiago de Compostela. Als gestresster Endfünfziger, untrainiert und mit überflüssigen Pfunden, entwickelte ich in der Folge meinen Traum einer (Pilger)Rad-tour durch Frankreich. Wo beginnt man seine Tour, wann soll es losgehen? Was kann alles schiefgehen? Fragen, Skepsis, Gedanken „es geht nicht, weil ...“ kamen auf. Egal, wie lange man darüber nachdenkt, abwägt, die Entscheidung ist immer nur das Ergebnis eines kurzen Augenblicks.

Erste Etappe im Mai 2017

On y va – los geht's ... Und so fuhr ich an einem Samstagmorgen in Babenhausen los, mit einem 18 Jahre alten Mountainbike und –typischer Anfängerfehler – zu viel Gepäck. Meine erste Begegnung war ein Storch beim Frosch-Frühstück auf einer Wiese. Bringen Störche eigentlich nur Kinder oder auch Glück? Ich hatte Glück. Gleich bei der ersten Übernachtung in Ludwigshafen, über warmshowers.org gebucht – eine Plattform von Fahrradfahrern für Fahrradfahrer – bekam ich nicht nur kostenlos ein Bett, sondern auch Abendessen, Frühstück, eine großartige Gesellschaft und Unterhaltung. Mit Dominique aus Mulhouse und Lucien und Noëlle aus Chalon-sur-Saône habe ich heute noch Kontakt. Und so sollte es weitergehen. Ohne Muskelkater beendete ich meine erste Etappe nach neun Tagen und 850 Kilometern in Lyon.

Fazit: Plane nicht, trainiere nicht. On y va – fahre einfach los und folge Deinem Traum!

Zweite Etappe im Juni 2017

Meine Tour begann bei Lucien und Noëlle, diesmal mit Sandro, einem guten Freund, er auf einem 20 Jahre alten Peugeot-Stahlrad. Lucien begleitete uns bis Chagny am Canal-du-Centre (Eurovelo 6). Als wir am Abend in Paray-le-Monial



Foto: Achim Knick

... und schon wird ein Traum wahr, mit dem Fahrrad immer am Wasser entlang, Rhein, Rhein-Rhône-Kanal (Bild), Doubs, Saône, Canal-du-Centre, Loire, Atlantik.

eintrafen und Sandro das erste Mal in seinem Leben mehr als 100 km am Stück Rad gefahren war, verdampfte das Bier auf dem Weg in den Magen und das Wasser des Swimmingpools begann zu brodeln, als wir hineinstiegen. Aber der nächste Tag sollte noch mehr Highlights bringen. Nach 140 freiwilligen und unfreiwilligen Kilometern fanden wir Unterkunft in einer Pilgerherberge oder – besser gesagt – in einem Traum von einem Gebäude, einem wunderschönen alten Kloster in Nevers. Selten habe ich so ruhig und gut in der Fremde geschlafen. Am nächsten Mittag trafen wir in Digoin auf die Lebensader Frankreichs, die Loire. Von nun an ging es immer am Wasser entlang nach Westen – und das bei 38 Grad im Schatten. Je wärmer es wurde, desto schneller fuhr Sandro, desto langsamer wurde ich. Aber die Landschaft, die Leute, das Essen und der Wein entschädigten für alle Strapazen. Der Storch, das Glück, fuhr auch wieder mit. Am letzten Tag in Blois, nur 500 m von einem Fahrradladen entfernt, hatte mein Rad einen Felgenbruch. Glück gehabt!

Fazit: Lebendige Freundschaft ist etwas Schönes und Verschiedenheit auch.

Dritte Etappe im Mai 2018

Start in Blois, allein wieder der

Loire folgend, Richtung Atlantik. Ein Highlight folgte dem Anderen. Franzosen haben mich zum Mittagessen eingeladen, Camper ihre Mahlzeit und ihren Wein geteilt. Man kann das Gefühl kaum beschreiben, wenn man mit dem Rad den Atlantik erreicht hat. Es ging dann weitere 350 km auf dem Eurovelo 1 an der Küste entlang, fast immer das Meeresrauschen im Ohr und die salzige Luft in der Nase, bis kurz vor Bordeaux. Dank meines Storches bin ich nicht ein einziges Mal nass geworden, hatte keine Panne, traf nur nette Leute und fuhr über gut ausgebaute und beschilderte Radwege durch großartige Küstenlandschaften gen Süden.

Fazit: Fahre und genieße, das Universum wird es schon richten.

Die vierte Etappe kommt noch – im September 2019

Die letzte Etappe, nach Santiago de Compostela 1.300 km, 10.000 hm, werde ich als ein anderer Mensch beginnen. Radfahren ist eine Leidenschaft geworden. Unser Zweitwagen ist verkauft, ebenso mein BMW-Motorrad, ich verfüge jetzt zusätzlich über ein E-Bike mit Anhänger für die alltäglichen Besorgungen. Die Natur ist mir nähergekommen und die Menschen sind mir noch wichtiger geworden.

Achim Knick

Zwei Tage, zwei Länder

Wochenendtrip in die französische Radelhauptstadt Straßburg

Zwei Tage übrig zum Radeln mit Übernachtung? Wie wäre es mit einer Zwei-Ländertour nach Straßburg am Rhein entlang? Das ist von Darmstadt bzw. dem Rhein-Main-Gebiet aus mit Rad und Bahn gut machbar!

Radeln und Genießen in Frankreich

Früh am Morgen sind wir – Helga und Vera - aufgebrochen. Mit zweimal Umsteigen erreicht man nach etwa 2 ½ Stunden Karlsruhe oder Maximiliansau, wenn man sich wie wir den Großstadtverkehr sparen möchte. Wir hatten für den Hinweg die französische Rhein-Seite gewählt und fuhren südlich von Maximiliansau zunächst durch Auenlandschaften und vorbei an diversen Gewässern (Baggerseen, Fischteiche ...). Viele Rastplätze laden zum Verweilen ein. Wer einkehren möchte, dem sei ein Abstecher nach Lauterbourg empfohlen. Die Schilder weisen den Weg ins Zentrum. Und sobald man ein historisches Tor sieht (Porte de Landau), biegt man in die Einkaufsstraße ein. Wir haben uns hier in einer „Boulangerie“ ein echtes französisches Eclair gegönnt!

Nach Lauterbourg durchfährt man zunächst noch ein Hafengebiet und trifft dann schon bald auf den Rhein. Bis Munchhausen hat man direktes Flusspanorama, aber zumindest am Wochenende viel Radverkehr – vor allem Pedelecs und Rennradler, hin und wieder auch Reiseradler. Kurz darauf verlässt der gut ausge-

schilderte Radweg den Rhein und man fährt eher auf Straßen mit abgetrennten Radstreifen durch die Dörfer. Unsere Empfehlung ab Drusenheim: Unbedingt die kleine Straße am Rhein nach Offendorf nehmen, nicht der Hauptbeschilderung folgen (im Bikeline-Buch die Alternativ-Route). Man fährt nicht auf dem Deich, sondern auf der kleinen kaum befahrenen, geteereten Straße im Schatten der Bäume, vorbei an der „Réserve Naturelle de la Forêt d'Offendorf“. Ab Offendorf geht es auf einem Schutzstreifen weiter bis Le Wantzenau. Nun ist man schon kurz vor Straßburg und fährt in einen Wald hinein – offensichtlich ein Naherholungsgebiet von Straßburg. Ab hier kann man der „Piste des Forts“ folgen.

Straßburg – die Fahrradhauptstadt Frankreichs

Wie oft in Großstädten ist die Orientierung nicht ganz einfach, wenn man sich nicht auskennt. Wir mussten einfach ein wenig Zeit und Geduld aufbringen, um das gebuchte Hotel zu finden – auch wenn wir uns in der „Fahrradhauptstadt“ Frankreichs befanden, in der es mehr als 560 km vorbildlich angelegte Radwege gibt. Gleich auf den ersten Blick sehr präsent sind auch die grünen Leihräder von „Velhop“. Fahrradinfrastruktur und Leihräder vermitteln sofort den Eindruck, dass man es hier ernst meint mit der Radverkehrsförderung.

Aber nicht nur für Radfahrer, auch für Touristen hat Straßburg bekanntermaßen viel zu bieten.



Foto: Helga Hofmann

In Straßburgs Innenstadt haben Radfahrer richtig viel Platz.

Den „Place Kleber“ sowie das Straßburger Münster kann man z. B. auch abends noch besuchen. Viele nette Lokale gibt es im historischen Viertel „La Petite France“. Mit seinen alten Häusern, Kanälen und hübschen Gassen ist es auf jeden Fall einen Besuch wert.

Rückfahrt auf der deutschen Seite

Am nächsten Tag sind wir dann auf der deutschen Rheinseite zurückgefahren. Von der Straßburger Innenstadt nach Kehl sind es nur 6 km. Von dort geht es überwiegend direkt auf dem Deich – zumeist auf wassergebundener Oberfläche – Richtung Karlsruhe. Tipp: Unbedingt Verpflegung mitnehmen, die Einkaufs- und Einkehrmöglichkeiten sind rar!

Wenn man nicht allzu viel Zeit hat oder wie wir vom Regen überrascht wird, kann man abkürzen und nach Rastatt fahren. Das spart etwa 25 km. Die Verbindungen nach Darmstadt bzw. ins Rhein-Main-Gebiet sind auch von hier sehr gut.

Insgesamt hat die Tour ca. 160 km. Wir haben das Bikeline-Buch „Rhein-Radweg 2“ (ISBN 978-3-85000-448-0, 14,90 €) und die dazugehörigen Tracks zur Orientierung genutzt und unseren Kurztrip sehr genossen!

Vera Dopichaj und Helga Hofmann

Eine der Sehenswürdigkeiten in Straßburg: „La Petite France“.

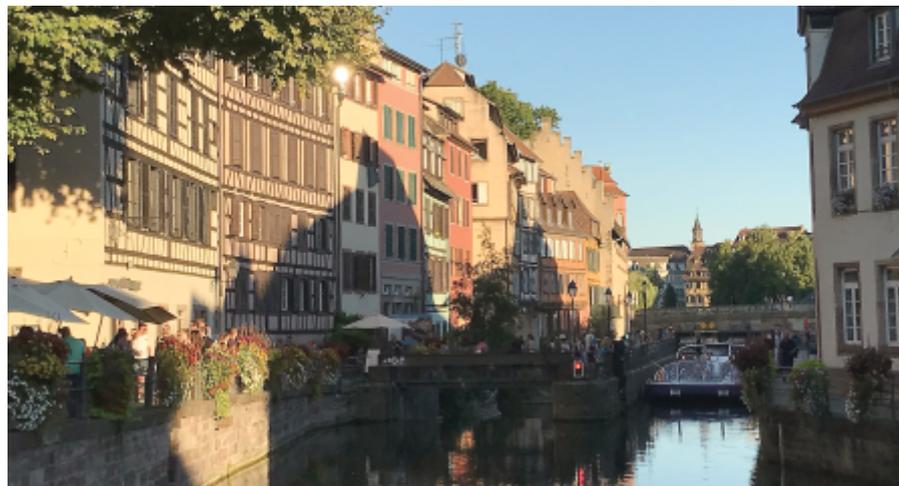


Foto: Helga Hofmann

Aus dem Leben eines Tourenleiters

Von der Tagestour zur mehrtägigen Radreise

Seit fast 30 Jahren bin ich Tourenleiter und kann mich gar nicht mehr so ganz genau an die Anfänge erinnern. Mir hat es einfach Spaß gemacht, mit dem Rad zu fahren, und Karten haben mich immer schon fasziniert. Ich wollte aber nicht nur für mich durch die Gegend radeln. Es sollte Wirkung zeigen, einen Sinn ergeben. So lag es für mich nahe, meine Erlebnisse mit anderen Menschen zu teilen.

Mein Weg als Tourenleiter

Zunächst bot ich Tagestouren an. Später verspürte ich Lust zu größeren Reisen. Eine vorübergehende berufliche Tätigkeit in Erfurt verband ich mit dem Vorsatz, künftig in Kooperation mit den Erfurter Radfreunden Radtouren anzubieten. Daraus entstanden die ersten Mehrtagesreisen. Einmal im Osten, das nächste Jahr im Westen der Republik, immer von Mittwochabend vor einem Feiertag bis Sonntagnachmittag. Wir – ein Freund und ich – bereiten für 2019 gerade die 28. Tour vor.

Mit den Jahren verspürte ich den Drang, die Mehrtagesradtouren auszuweiten, was versicherungsrechtlich für den ADFC in Darmstadt eine Herausforderung darstellte. Der nächstgrößere Verband in Frankfurt hatte jedoch zum Glück die entsprechenden Voraussetzungen schon geschaffen. Und so beschloss ich, ab 2003 meine



Foto: Peter Weis

Unterwegs auf dem Alpe-Adria-Radweg, der auf 410 km von Salzburg über die Alpen nach Norditalien führt.

Arbeitszeit zu reduzieren und verstärkt auch längere Radtouren anzubieten. Dies praktiziere ich seitdem kontinuierlich. Ich biete neben der Radtour mit den Thüringer Radfreunden auch verschiedene Mehrtagesradtouren in den Odenwald, in andere Mittelgebirgsregionen Deutschlands und auch in europäische Nachbarländer. Die Mehrtagesradtouren haben dabei eine Dauer von vier bis elf Tagen, ab nächstem Jahr sogar von zwölf Tagen. Die Entfernungen je Tag liegen meist nicht wesentlich über 60 Kilometern. Dabei versuche ich immer, auch Sehenswürdigkeiten an der Strecke mit einzuplanen. Nach dem Motto: Radfahren ist schön, Pausen mit anderen Inhalten auch!

Selbst Tourenleiter werden?

Wer selbst schon mal mit dem Gedanken an eine Tourenleiterrolle geliebäugelt hat, dem möchte ich dazu Mut machen. Erfahrene Tourenleiterinnen und Tourenleiter bieten den Neuen gerne Hilfestellung, z. B. für das Kartenlesen und/oder die Navigation mit GPS-Geräten, es gibt Kurse für kleine Radpannen, und der ADFC organisiert Tourenleiter-Weiterbildungen inkl. Zertifizierungsmöglichkeit. Um die Tradition mit den Erfurter Radfreunden fortzusetzen, aber auch für das Rhein-Main-Gebiet werden neue Tourenleiter gesucht.

Was muss man für diese Aufgabe mitbringen? Wichtig ist zuallererst, dass man Freude am Radfahren hat, dass man diese Freude gerne mit anderen teilen möchte und über eine gewisse Sozialkompetenz verfügt. Nur so kann man sich in manche kleine Schwierigkeit, die während einer Tour auftreten kann, hineinversetzen. Und, keine Angst vor Radpannen! Man muss nicht alles können. Manchmal sind Teilnehmer/innen dabei, die Pannen beheben können. Außerdem werden die Fahrräder tendenziell zuverlässiger, vor allem, wenn zuvor klar geregelt ist, dass jeder sein Rad vor der Reise einmal durchchecken lässt.

Wer es wagen möchte, der wird beim ADFC richtig gut vorbereitet. Meldet euch bei eurem Ortsverband und probiert es!

Rainer Griga

Eine gut ausgebaute Passage des Alpe-Adria-Radwegs im Kanaltal in Norditalien, die durch EU-Mittel gefördert wurde.



Foto: Peter Weis

Perspektivwechsel

Ein Plädoyer für das Liegerad

"Mama, guck mal, was für ein komisches Fahrrad!", so höre ich es öfter mal, wenn ich mit meinem Kurzliegerad unterwegs bin. Manchmal frage ich mich dann auch, warum ich so ein komisches Fahrrad fahre. Ich habe jedoch gute Gründe dafür.

Das erste Mal probierte ich auf dem ADFC-Fahrradfest 1995 ein Kurzliegerad. Diese erste Fahrt endete bereits nach etwa zwanzig Metern auf dem Boden der Tatsachen. Liegerad fahren ist völlig anders als mit einem "normalen" Fahrrad.

Auf einer Südfrankreich-Reise, die meine Frau und ich ganz mutig mit Liegerädern gebucht hatten, begegneten wir uns wieder. Allerdings waren es lange Liegeräder, bei denen das Vorderrad vor den Pedalen ist. Solche sind etwas einfacher zu fahren, zudem bekamen wir auch eine Anleitung durch den Veranstalter. Etwas neidisch beobachtete ich, dass meine Frau schneller mit dem Rad zurecht kam als ich. Aber schon am zweiten Tag war das Liegerad "bezwungen" und der Spaß fing an.

Liegerad - Reiserad

Sobald man entspannt fahren kann, merkt man, dass zum Beobachten der Umgebung der Kopf nicht mehr heftig nach oben gezogen werden muss. Das macht das Liegerad ideal für Fahrradreisen. Manche Liegeräder haben sogar eine Art Kopfstütze, da muss man nur noch aufpassen, dass man nicht einschläft. Diese Empfehlung bekommt man dann auch ganz gerne von "witzigen" Zeitgenossen.

Das Gepäck kann sehr nahe am Schwerpunkt platziert werden, was die Fahrstabilität ungemein verbessert. Für Kurzliegeräder gibt es sogenannte "lowrider" Gepäckträger, die unterhalb des Sitzes angebracht sind und Vorderradtaschen aufnehmen. Damit ist es möglich, einhändig zu fahren und z. B. eine Semmel aus der Tasche zu holen und herzhaft hinein zu beißen.

Bei einem Liegerad liegt der Schwerpunkt des Fahrers oder der Fahrerinnen wesentlich niedriger als bei einem normalen Fahrrad. Des-

halb wird die Trägheitskraft beim Bremsen flacher in die Fahrbahn geleitet, man kann größere Bremskräfte übertragen und fliegt bei einer Notbremsung nicht gleich vorn über. Das habe ich einmal unfreiwillig ausprobiert, als ein Kind hinter einem geparkten Auto hervorgelaufen kam. Die Notbremsung richtete das Fahrrad und mich auf, so dass ich vor dem erschrockenen Kind auf meinen eigenen Füßen stand und das Rad hinter mich fiel.

Ein weg rutschendes Vorderrad ist beim Liegerad weniger schlimm. Da man ja tief sitzt, ist die Fallhöhe gering. Zudem fällt man mit den Füßen voraus, dem "Poppes" nach unten und dem Kopf nach oben und hinten. Das nimmt auch dem Klassiker "plötzlich öffnende Autotür" ganz wesentlich seinen Schrecken. Dabei trifft man die Tür mit dem Tretlager und den Füßen. Das ist für die Liegerad-Fahrerin oder den Fahrer weniger gefährlich als für die Autotür.

Wird man den auch gesehen?

Das Liegerad hat den unerwarteten Effekt, dass man mit diesem Gefährt nicht so recht in das "Beuteschema der Stinkerfahrer" passt. Deshalb sind viele irritiert und vergessen die üblichen Schikanen. Das könnte sich allerdings ändern, wenn mehr solcher Räder unterwegs sind.

Die niedrige Sitzposition hat den Vorteil, dass man etwa auf der Höhe der Autofahrer sitzt und sie ohne große Verrenkungen direkt anschauen kann. Das ist notwendig, um die Reaktionen der "Gasfüßler" zu antizipieren und zu ermitteln, ob man gesehen wurde.

Man kann auf einem Liegerad beim Anfahren und bei Steigungen nicht mal eben in den Wiegetritt gehen und die Arme mit verwenden. Deshalb ist ein elektrischer Rückenwind in Form eines Pedelec-Antriebs sehr nützlich. Dieser schaltet bei 25 km/h ab. Da man aber in der Regel und in der Ebene schneller ist, wird dieser nur beim Anfahren und an Steigungen gebraucht. Ich habe mein altes Liegerad mit einem Hinterradmotor nachgerüstet und kann nur sagen:



Foto: Heiga Hofmann

sehr angenehm für den alten Herrn! Es gibt mittlerweile außer dem Hinterradmotor auch noch Tretlagerausleger mit Pedelec-Motoren, so dass man auch Nabenschaltungen fahren kann.

Wo ist der Haken?

Wie schon erwähnt: die Arme haben fast nichts zu tun, die Beine sind sozusagen zwischen Sitz und Pedalen eingeklemmt. Das ist eine andere Belastung als beim klassischen Fahrrad. Man muss sich angewöhnen, mit höherer Trittfrequenz und möglichst "rund" zu fahren. Dabei helfen Pedalbindungen wie z. B. Klickpedale und -schuhe.

Mal eben über einen Bordstein hopsen ist auch nicht so ohne Weiteres möglich. Da man ja nicht aus dem Sattel gehen kann, wird jeder Stoß ungebremst weiter gegeben. Deshalb sind Vollfederungen bei alltagstauglichen Liegerädern heute Standard. Das ist im Übrigen bei den Straßenverhältnissen in Darmstadt auch unbedingt notwendig!

Der Spaß hat seinen Preis. Für ein minimales Liegerad muss man mindestens etwa 2000 € anlegen, eine alltagstaugliche Variante bekommt man ab etwa 3000 €, mit elektrischer Ausstattung deutlich mehr.

Fazit

Loriot zitierend kann ich nur sagen: Ein Leben ohne Liegerad ist denkbar, aber sinnlos!

Burkhard Walger

Fahrradtag rund ums Naturfreunde-Haus

Die Naturfreunde der Ortsgruppe Pfungstadt haben am Sonntag, dem 31. März 2019, am Moorhaus bereits ihren siebten Fahrradtag mit Aktionen rund um das Fahrrad veranstaltet. Bei frühlingshaftem Wetter standen zahlreiche gebrauchte, gute erhaltene Räder von klein bis groß zum Verkauf.

Der ADFC war mit drei Personen der Ortsgruppe Tannenberg für die Fahrrad-Codierung anwesend; 52 Fahrräder vom Jugendrad bis zu Pedelecs wurden binnen drei Stunden codiert. Auch zwei Dreiräder, eines als E-Bike, sowie ein Anklembike an einem Rollstuhl waren dabei. Ein Rad alle vier Minuten samt Papierkram ... Wahnsinn! Weiter konnten sechs neue ADFC-Mitglieder aufgenommen werden.

Das reichhaltige Kuchen- und Getränkeangebot der Naturfreunde verkürzte die Wartezeit für die Besucher. Radwegekarten der Firma Meki rundeten das Informations-



Foto: Günter Krämer

Fahrradcodierung ist auch Papierkram! Xavier Marc (kniend) nimmt die Daten des Fahrrades in das Formular auf.

angebot ab. Allen hat die harte Arbeit viel Spaß gemacht. Ein Lob ging an die Naturfreunde für die perfekte logistische Unterstützung und

die tolle Stimmung beim netten Flohmarkt mit vielen Familien. Ein schönes Erlebnis!
Monika Hübenbecker

**EGAL OB MIT
ODER OHNE
STROM ...**



**MIT UNSEREN FÄHRRÄDERN
MACHEN DIE TOUREN NOCH
MEHR SPASS!**



Wer ist Mor Pedal?

Oder: Blick in die türkische Frauen-Fahrradszene

Mitte März hat Yasemin Duygulu Darmstadt besucht und im Frauenzentrum von ihrer Initiative „Mor Pedal“ berichtet. Mor heißt lila auf türkisch, die Farbe der Frauen. Yasemin Duygulu hat am 8. März 2018 die Initiative Mor Pedal mit Sitz in Muğla/Türkei, ca. 200 km südlich von Izmir, gegründet.

Rahmenbedingungen und Ziele

Mor Pedal hat das Ziel, Radfahrerinnen Verkehrsregeln sowie Selbstbewusstsein im Straßenverkehr zu vermitteln, (um) Frauen zu mehr Selbstbewusstsein zu verhelfen, (und) Frauen aus verschiedenen Berufsgruppen zu treffen sowie generell das soziale Miteinander und den Austausch zwischen Menschen anzuregen. Mittlerweile gibt es in ca. 30 Orten der Türkei Nachahmerinnen dieser Idee. Die Frauen treffen sich mittwochs und am Wochenende, um gemeinsam Rad zu fahren und dabei natürlich auch über ganz unterschiedliche gesellschaftsrelevante Themen zu reden und sich auszutauschen. In der Türkei ist es für Frauen nach wie vor recht ungewöhnlich, Rad zu fahren. Die Mädchen radeln noch, aber später schickt es sich nicht mehr bzw. die Frauen steigen aufs Auto um. Verboten ist es Frauen jedoch nicht. Oft fehlt nur der Anstoß, es wieder zu tun. Gleichzeitig hat die Frau in der türkischen Familie eine große Vorbildfunktion: Radeln die Frau, machen es die anderen Familienmitglieder leichter nach.

Einmal durch die Türkei – Highlight 2018

Im Mai 2018 startete diese Bewegung Rad fahrender Frauen eine Art Staffellauf über die komplette Türkei. Bis August brachten radelnde Frauen die türkische Flagge in 81 Provinzen, um so ihre Idee weiter zu verbreiten. Die zurückzulegenden Strecken waren teils über 100 km lang und oft mussten die Frauen nur zu zweit übers Land bis in den nächsten Ort radeln. Vierzig Frauen aus Muğla fuhren zu Beginn mit dem Rad 104 km in die Nachbarprovinz Aydın und nahmen die türkische Flagge mit. Diese Flagge wurde sodann durch 80 Provinzen der Türkei gefahren, wobei sie an der Grenze von einer zur nächsten Provinz jeweils von einer Radfahrerin der nächsten übergeben wurde. Insgesamt 2.000 Frauen unterstützten dieses Projekt, das in der Lokalpresse im ganzen Land sehr präsent war. Durch diese Aktion trafen sich viele Radfahrerinnen und wurden Freundinnen. Sie zeigt, dass Frauen sehr wohl fähig sind weite Strecken zu fahren, egal ob dünn oder dick, alt oder jung. Besonders herausfordernd war dies im Osten der Türkei. Dort sind Frauen auf dem Rad eine absolute Seltenheit.

Gleichzeitig war der Bürgermeister ihrer Heimatstadt Mugla so von der Rad-Idee angetan, dass er mehrere Radspuren anlegen ließ, in blauer Farbe. Yasemin Duygulu räumt ein, dass auch in der Türkei (noch) gerne darauf geparkt wird. Aber ich bin mir sicher, die Frauen dort werden den Autofahrern Beine machen und dafür sorgen, dass

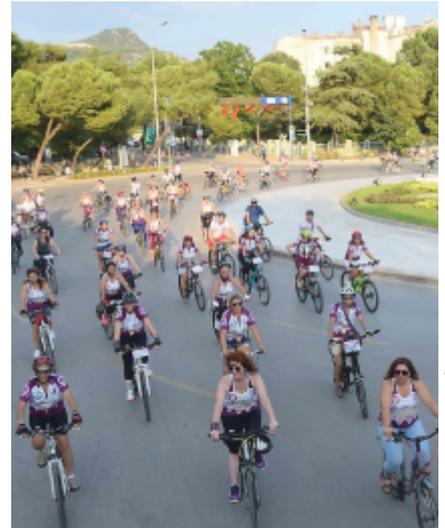


Foto: Yasemin Duygulu

Rad fahrende Frauen sind in der Türkei bei weitem nicht überall Alltag.

dies weniger wird.

Am Ende der Rundfahrt stand ein dreitägiges Fahrradevent in Muğla auf dem Programm. Für viele Teilnehmerinnen war es ein Einstieg in die Welt des Radfahrens ohne jeglichen Wettbewerbsdruck. Zu den Radfahrten und den Treffen sind Männer natürlich auch zugelassen, aber eigentlich ist die Bewegung eher ein Frauending.

Ende Juni lädt die Initiative wieder zu einem mehrtägigen Radevent in der Nähe von Mugla ein. Es sollen Tagesausfahrten per Rad und Boot stattfinden. Kontakt und weitere Informationen über Route, Tagesetappen, Übernachtungsmöglichkeiten, Radverleih, Anreise, Kosten etc. gibt es bei Yasemin Duygulu auf Facebook oder Doris Behr, Mor Pedal München.

(eMail: info@kultour-kontor.de)

Sabine J. Crook

Termine des VCD Kreisverbands Darmstadt-Dieburg e.V.

Wir haben ein monatliches Treffen für alle Interessierten und Mitglieder des Kreisverbandes. Es findet jeweils am **ersten Dienstag eines Monats 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 Treffen sind:

Dienstag, 4. Juni
Dienstag, 2. Juli
Dienstag, 6. August
Dienstag, 3. September

Dienstag, 1. Oktober

Dienstag, 5. November

Die nächsten Termine der KiddicalMass

(immer um 15:30 auf dem Karolinenplatz):

Sonntag, 10. März

Sonntag, 14. April

Sonntag, 12. Mai

Sonntag, 16. Juni

Aus Schwetzingen Bambus wird ein Lastenrad

Good Practice aus dem Badischen

Die Stadt Schwetzingen und SmartGrass luden ein zum Workshop „Schwetzingen Bambuslastenrad“. Wir fanden die Idee genial und radelten an einem Samstag von Darmstadt nach Schwetzingen und zurück.

Das Konzept

Gebaut werden soll in dem Workshop ein Lastenrad vom Typ Long John aus Bambus, zusätzlich soll es noch einen E-Antrieb erhalten. Smart Grass Bicycles übernimmt das Coaching und stellte die Konstruktionsunterlagen, Materialien und Werkzeuge. In circa sechswöchiger Bauzeit soll in der Holzwerkstatt des städtischen Jugendhauses „Goin“ unter der sachkundigen Anleitung der Bambusrad-Spezialisten der Schwetzingen Firma Smart Grass Bicycles in einem Workshop ein Lastenrad entstehen. Auftraggeber und Förderer ist die Stadt Schwetzingen. Das Projekt wird unterstützt durch das Ministerium für Soziales und Integration mit Mitteln des Landes Baden-Württemberg. Ende April soll das Rad fahrtauglich sein.

Der verwendete Bambus wurde von Hans Dieter Proske vor Jahren aus Asien mitgebracht und im Schlosspark eingepflanzt. Nun wurde er im Winter geschnitten, getrocknet und gegen Pilze behandelt. Nicht weit von der Wuchsstelle im Schlossgarten lebte vor gut 200 Jahren der Erfinder des Laufrades – Karl Drais.

Fahren darf dann das fertige Lastenrad ein Mitarbeitender der Stadt Schwetzingen, um im Stadtgebiet klimaneutral leichte Lasten bzw. die Dienstpost verteilen zu können.

Per Rad nach Schwetzingen

Los ging es bei Sonnenschein in Darmstadt vorbei an den zart blühenden Bäumen der Bergstraße zuerst nach Worms und weiter bis Schwetzingen. Dort wurden wir



Foto: Sabine J. Crook

Ein Lastenrad nimmt Gestalt an.

sehr nett von Oswald empfangen. Er erklärte uns ausführlich die Idee hinter dem Lastenrad. Oswald bietet Workshops zum Selberbauen eines Bambusrades an. So kam der Kontakt zustande. Im Hof stand auch ein sehr schickes Rennrad aus Tigerbambus.

Räder aus Bambus

Die Idee zum Projekt hatte Oswald Wieser. Er ist von dem Baustoff Bambus überzeugt und hatte als Schwetzingen die Idee, das Baumaterial für das Lastenrad gewissermaßen vor der Haustür zu ernten: Im Schwetzingen Schlossgarten. Der heimische Bambus eignet sich in besonderer Weise für den Fahrradbau: Der helle Bambus ist angenehm leicht, stabil, ein schnell nachwachsender Rohstoff und langlebig. „Und zudem biologisch abbaubar“, so Oswald Wieser. Was kaum jemand weiß ist, dass Bambus seit mehr als 100 Jahren zum Bau von Fahrrädern verwendet wird. Nicht nur rund um den Globus werden - überall dort, wo Bambus wächst - auch Fahrräder aus dieser Grasart gebaut, selbst in Ös-

terreich existierte schon Ende des 19. Jahrhunderts eine florierende Bambusrad-Manufaktur. Fahrräder aus Bambus herzustellen, ist keine ganz neue Idee. Schon Ende des vorletzten Jahrhunderts wurden beispielsweise auch in England Fahrräder aus Bambus gebaut.

Bambus wächst schnell und ist sehr widerstandskräftig. Er kann bis zu 30 cm pro Tag (!) wachsen und ist Temperaturen von bis zu 20 Grad minus gewachsen. Der längste Bambus wurde mit 48 Metern gemessen. In Asien selbst wird er gerne auf Baustellen als Baugerüst genommen. Bei uns ist er vor allem als Ziergewächs und Parkett bekannt.

Nach Oswalds Erklärungen bekamen wir noch eine Führung durch den blühenden Kirschbaumgarten des Schwetzingen Schlosses. Die Rückfahrt bei Fast-Vollmond und strengem Gegenwind bei 6 Grad plus war dann schon „ein ganz schönes Brett“.

Ein bisschen angefixt bin ich nun ja jetzt schon vom Bambus ... ob es den auch in pinkfarben gibt?

Sabine J. Crook

Radinfrastruktur-Tour von Darmstadt zur Zählstelle in Offenbach

In Südhessen werden neue Akzente in der Verkehrspolitik gesetzt.

Ende Februar sind wir die ersten Resultate bei eiskaltem Sonnenscheinwetter abgeradelt. Mit dabei waren 16 Radelnde auf zwei Leih tandem-Pinos von der Firma Hase und ein Bullitt. Wir waren international mit Gästen aus Ungarn und Russland unterwegs.

Raddirektverbindung. Das kann was werden

Der erste Bauabschnitt der Raddirektverbindung Darmstadt - Frankfurt zwischen Wixhausen und Egelsbach fährt sich jetzt schon wunderbar, teilweise ist der Weg fast 5 Meter breit, bestens neu asphaltiert. An einigen Stellen stehen auch schon Lichtmasten am Wegesrand. Offiziell ist dieses Stück noch Baustelle und gesperrt, aber sowohl Radler als auch Fußgänger nutzen den Weg schon ausgiebig. Noch nicht gelöst ist der Abschnitt kurz vor der Aumühle in Wixhausen. Hier hatte es das Bullitt schwer, um die rechtwinklige Kurve zu kommen, ohne in den Graben zu fahren. Im Frühjahr 2019 soll dieses 3,6 km lange Teilstück fertiggestellt sein. Es fehlen also nur noch 26,4 km bis Frankfurt.

Dreieich beeindruckt

Weiter führte unser Weg nach Dreieich durch die längste Fahrradstraße Hessens. 2,8 km lang führt diese vom Bahnhof Buchschlag bis in die Innenstadt von Dreieich. Unser Eindruck: Sehr schön geworden! Am Wochenende fahren natürlich kaum Autos auf dem Stück. Wie sich die Straße dann in Zukunft weiter entwickelt, wird abzuwarten sein.

Auch in Offenbach geht es voran

Dann ging's weiter durch den Wald Richtung Offenbach. Hier entstand in der Senefelder Straße die erste Fahrradstraße Offenbachs. Bisher erst 500 m lang, aber schon mal ein Anfang. Ein Autofahrer war gleich so begeistert von der Straße,



Foto: Heiga Hofmann

Die Senefelder Straße ist Offenbachs erste Fahrradstraße. Darauf haben Radfahrer*innen lange gewartet.

dass er diese am Beginn als Parkplatz missbrauchte. "Nur mal kurz zum Döner..." Es bleibt also noch viel Aufklärungsarbeit zu tun.

Als Abschluss der Tour fuhren wir an der Zählstelle am Offenbacher Hafen vorbei. Hier steht Hessens einzige Zählstelle für Radler. Auf einer der meist befahrenen Radrouten der Rhein-Main-Region, dem hessischen Radfernweg R3 zwischen Offenbach und Frankfurt, visualisiert eine stationäre Fahrradzahlstelle im Hafen Offenbach den Radverkehr und erhebt dabei konkrete Messdaten. Täglich passieren im Durchschnitt 2000 Fahrräder die Messstelle, wobei es keinen signifikanten Unterschied zwischen den Zahlen unter der Woche und an Wochenenden gibt. Bei der Betrachtung der Verteilung im Tagesverlauf fallen die beiden Tagesspitzen am Morgen und am späten Nachmittag auf, die durch Fahrrad fahrende Berufspendler verursacht werden. Und es werden jährlich mehr. Drei Jahre lang wird die Hochschule Darmstadt die Funktionsständigkeit der Zählstelle kon-

trollieren, das Projekt wissenschaftlich begleiten und mit ihren Studierenden die gesammelten Daten auswerten.

Bei Kaffee und Kuchen haben wir uns für die Rückfahrt im Hafen gestärkt. Am Ende des Tages standen dann ca. 75 km auf unseren Tachos und viele positive Eindrücke sowohl von der Strecke als auch den gemieteten Tandems.

Das Fazit

Ich bin mir sicher: Diese Strecke wird sehr gut angenommen werden, sowohl bei den Wochenend-Radelnden als auch bei den Pendlern auf dem Weg zur Arbeit. Ich bin gespannt wie die Knackpunkte gelöst werden. Auch wie es letztendlich durch den Wald bei Frankfurt gehen soll (asphaltiert?) und ob der Winterdienst wirklich kommt. Langsam nehmen die Verbesserungen der Radinfrastruktur Fahrt auf. Ich jedenfalls freu' mich darauf!

Sabine J. Crook

Radfahren macht glücklich und frei!

Mit professioneller Unterstützung sicher im Fahrradsattel

Nicole Matheis, 51, bringt seit ca. 15 Jahren Frauen aus den verschiedensten Bevölkerungsgruppen das Radfahren bei. Kennengelernt habe ich Nicole vor über 25 Jahren in der Bahn. Wir beide fuhren oft gemeinsam spät abends zusammen nach Darmstadt und kamen so ins Gespräch. Nicole studierte damals noch Ethnologie und Pädagogik in Frankfurt, ich arbeitete dort auf der Intensivstation.

Wie wird man Radfahrlehrerin?

Nicole hatte in den frühen 2000er Jahren in Darmstadt mit anderen Frauen den Verein Magnolya e.V. gegründet. Dieser entwickelte für ältere Migrantinnen verschiedene Angebote, ähnlich dem Seniorentreff. Dort traf sie eine Türkin, die unbedingt noch im Alter das Radfahren lernen wollte. Dazu muss man wissen, für die ältere Generation ist es nicht unüblich, **nicht** Fahrrad fahren zu können und für Frauen aus anderen Kulturkreisen noch viel weniger.

Darauf hin machte Nicole selber eine Ausbildung zur Radfahrlehrerin bei Christian Burmeister nach der Methode „Moveo Ergo Sum“.

Der Unterricht

Anfangs rollern die Frauen auf Tretrollern (herum), um mit dem Zweirad vertraut zu werden. Etwa am vierten Kurstag steigen sie dann auf Räder um, zunächst jedoch nur zum Rollern. Wenn diese Hürde ge-

nommen ist, fahren sie los und sind selbst überrascht: „Ich kann ja Rad fahren!“. Dabei dient das Radfahren auch als Mittel zum Zweck. Für die Frauen öffnet sich mit dem Rad die Welt. Sie können ihren Bewegungsradius massiv erweitern, sie sind nicht mehr auf den Ehemann als Chauffeur angewiesen. Auch gibt das Radfahren den Frauen einen enormen Schub hinsichtlich Selbstvertrauen. Nicht ohne Grund sagt man ja auch, dass nichts so viel für die Emanzipation der Frau beigetragen hat wie das Fahrrad. Gleichzeitig lernen die Frauen dabei noch spielerisch die deutsche Sprache. Sie werden mobiler und können so leichter am Stadtgeschehen teilnehmen. Und Spaß macht es natürlich auch. In der Regel üben die Frauen über 12 Termine hinweg mehrere Stunden. Frau Matheis bietet aber ebenso Kompaktkurse an. Finanziert werden die Kurse teils über die Kommunen oder durch Spenden oder auch als Selbstzahlerinnen.

Zum Abschluss machen die Frauen dann einen Ausflug mit dem Rad und beenden den Kurs mit einem gemeinsamen Picknick. 2008 erhielt Nicole Matheis mit dem Projekt „Ich fahr´ Rad!“ in Rüsselsheim den Hessischen Integrationspreis. Das Projekt wurde damit als innovative Integrationsmaßnahme für Migrantinnen ausgezeichnet.

Frau Matheis bietet ihre Radfahrkurse nicht nur Migrantinnen und



Foto: Nicole Matheis

Nicole Matheis, engagierte Radfahrlehrerin aus Darmstadt.

geflüchteten Frauen im ganzen Rhein-Main-Gebiet an, sondern z. B. auch Frauen, die im Laufe ihres Lebens Ängste vorm Fahren entwickelt haben oder die es nie gelernt haben. Auch sie fangen wieder mit dem Roller an. Durch den Umgang mit dem ungewohnten Roller vergisst man leicht die Angst vorm Fahren und kann so neue Sicherheit gewinnen und dann schnell Erfolge mit den Laufrädern zu haben. In den Jahren hat Nicole Matheis so ca. 1.200 Frauen im Alter von 14–84 Jahren das Radfahren beigebracht.

Für den Kompaktkurs Ende Mai sind noch Plätze frei. Mehr auf <https://www.nicolematheis.de>
Sabine J. Crook

Impressum

Herausgeber:
ADFC Darmstadt-Dieburg e.V.
Erscheinungsweise:
halbjährlich
Verantwortlich:
Annelie v. Arnim
Burkhard Walger
Redaktion:
Helga Hofmann
Klaus Görger
Satz und Layout:
Burkhard Walger
Titelbild:
Klaus Görger

Auflage:

1500 Exemplare
Anzeigenschluss 2-2019:
30. Oktober 2019
Redaktionsschluss 2-2019:
16. Oktober 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