

Kettenblatt

DAS FAHRRADMAGAZIN FÜR SÜDHESSEN



Darmstadt
 Würzburg
 Köln
 Frankf. Kreuz ✈️
 661 ↑

Kassel
 Bad Homburg
 Frankfurt-Ost
 OF-Kaiserlei
 ↗ 661

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser,

laut Kraftfahrt-Bundesamt waren Anfang 2019 mehr als 47 Millionen PKW in Deutschland zugelassen. Pro Fahrt sitzen statistisch betrachtet nur 1,4 Personen im Auto. Ansonsten steht jeder PKW 23 Stunden am Tag auf einem ca. 12 m² großen Stellplatz, meistens im öffentlichen innerstädtischen Raum. Eine höchst ineffiziente Flächennutzung zulasten aller anderen Verkehrsteilnehmer.

Selbst wenn Parkgebühren erhoben werden, decken diese die Herstellungs- und Betriebskosten der Stellplätze nicht. Die Kommunen legen einfach den Fehlbetrag auf die Allgemeinheit um. Wer kein Auto hat, zahlt also mit, wird jedoch gnadenlos in den Randbereich des Verkehrsraums abgedrängt.

Damit nicht genug: Wer kein Auto nutzt, ist Verkehrsteilnehmer zweiter Klasse auf häufig unter Duldung der Ordnungsämter zugewiesenen Fuß- und Radwegen. Zudem ist der motorisierte Individualverkehr (MIV) durch Lärm und Abgase ein erwiesener, vielfältiger und dreister Krankmacher. Noch erschreckender ist die tödliche Spur, die der MIV hinterlässt: 2018 sind in Deutschland 445 Radfahrer und 458 Fußgänger in Unfällen ums Leben gekommen, wovon die meisten von Kraftfahrzeugführern verursacht worden sind. Die vielen Ghost-Bikes in Darmstadt und Umgebung (Seite 21) sind traurige Mahnmale dieser tragischen Schicksale.

Gegen diese Verkehrspolitik begehren immer mehr Menschen auf. Zum Beispiel bei der IAA-Sternfahrt und -Demo (Titelbild), dem Klimastreik (Seite 20) und beim PARK(ing)-DAY (Seite 22).

Langsam spürt die Politik den Druck. Darüber haben wir uns mit Darmstadts grünem Oberbürgermeister, Jochen Partsch (Seite 6) unterhalten. Und auch darüber, was Radfahrer beim Fahrradklima-Test (Seite 10) von der Politik einfordern: Mehr Sicherheit auf schnellen, breiten, gut vernetzten und durchgängigen Radwegen. In diesem Zusammenhang betrachten wir aus Radfahrersicht die Ampelsteuerung in Darmstadt (Seite 8) und lassen uns von traumhaften Erlebnissen aus Kopenhagen inspi-

rieren (Seite 9).

Mehr Sicherheit braucht man vor allem auf dem Schulweg, wo unsere Kinder eigentlich ihre Selbstständigkeit früh erlernen sollten. Zudem sind Schulen gesetzlich mit Verkehrserziehung beauftragt. Jedoch scheitert all das im Alltag oft an zu vielen Elterntaxis. Das haben ein paar Schulen in Darmstadt und im Landkreis erkannt, die nun aktiv dagegen handeln (Seite 14). Voraussetzung für den Erfolg ist der gemeinsame Wille aller Beteiligten. Dieser Wille fehlt leider noch vielerorts, wie uns das Beispiel des Schuldorfs Bergstraße in Seeheim-Jugenheim zeigt (Seite 16).

Leben ist jedoch nicht nur politischer Streit. Wir stellen ein junges Startup-Unternehmen vor, das in Weiterstadt innovative Lastenräder baut (Seite 12). Und Radtouristen erzählen von ihren wunderschönen Radtouren (ab Seite 17).

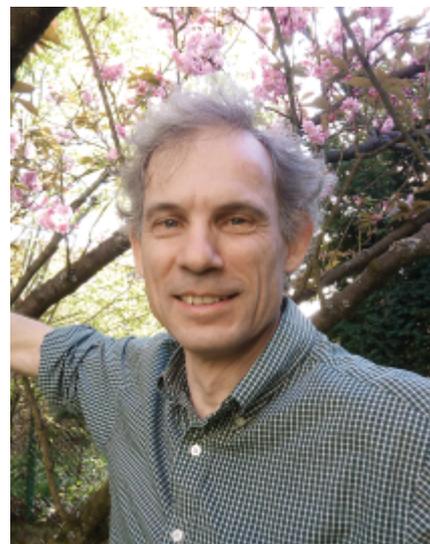
Zum Schluss in eigener Sache:

Wer sich in die aktive Arbeit des ADFC einbringt, stärkt die Radfahrer-Lobby, Faktor Spaß inklusive (ab Seite 3).

Übrigens: Die Jahresmitgliederversammlung des ADFC Darmstadt Dieburg (Seite 11) ist *die* Gelegenheit, uns zu treffen und sich mit uns auszutauschen. Kommt zahlreich!

Xavier Marc.

PS: Wir haben in dieser Ausgabe das Layout aufgefrischt. Wir hoffen, es gefällt Ihnen. Anregungen und Kommentare nehmen wir gerne unter redaktion@magazin-kettenblatt.de entgegen.



Inhalt

Editorial	2	Zeit, dass sich was dreht - Mit dem Rad zur Schule	14
Aktiv im ADFC Darmstadt-Dieburg e.V.	3	Runder Tisch Radverkehr Weiterstadt	15
Der ADFC Darmstadt-Dieburg e.V.	4	Eltern-Taxis in Seeheim-Jugenheim	16
Dafür fahre ich meilenweit!	5	Wunderschön! Von Aachen nach Trier	17
Chefsache Radverkehr	6	Die Hoffnungstour	18
Der Fahrradaktionstag in Darmstadt	7	Sommerzeit ist Picknickzeit!	19
Ampelsteuerung in Darmstadt	8	#aussteigen	20
Radschnellweg – Supercykelstier	9	Ghostbikes	21
Nachlese Fahrradklima-Test 2018	10	Grüne Oase statt Blechwüste am PARK(ing) DAY	22
Einladung zur Mitgliederversammlung des ADFC Darmstadt-Dieburg e.V.	11	Erbacher Straße	23
Lastenräder aus der Region	12	Impressum	23

Aktiv im ADFC Darmstadt-Dieburg e.V.

„Vereine können nur leben, wenn sich die Mitglieder engagieren“

Die Begeisterung fürs Radfahren ist die Klammer, die beim ADFC Menschen mit ganz unterschiedlichen Persönlichkeiten, Interessen und Kompetenzen zusammenbringt. Diese Mischung ist die Basis für ein vielfältiges Vereinsprofil und macht zugleich das Engagement beim Verein so spannend. Doch wer sind die Aktiven und was machen sie? Einige Beispiele aus unserem Kreisverband stellen wir hier vor.

Bärbel Kamisch

Wie kamst du zum ADFC?

In einer schwierigen privaten Lebensphase suchte ich Ablenkung und sportliche Aktivitäten in einem Verein, um unter Menschen zu sein, und hörte vom ADFC-Fahrradbüro am Hauptbahnhof. An einem Dienstag im Mai 2014 fragte ich dort nach und radelte schon am Folgetag meine erste Mittwochabend-Tour mit.



Foto: Helga Hofmann

Warum bist du aktiv geworden?

Ich bin hauptsächlich und mit Begeisterung aktive Touren-Teilnehmerin und genieße das Zusammensein mit den neu gefundenen Freunden. Zur Unterstützung von ADFC-Aktivitäten kam ich eher zufällig. Einige meiner Ideen entwickelten sich spontan während der jährlichen Mitgliederversammlung.

Was hast du bisher gemacht?

Ich schrieb bisher zwei Artikel für das Kettenblatt, habe Korrekturen gelesen und bei Veranstaltungen geholfen. Beim jährlichen Fahrradaktionstag machte ich einige Male mit. Da werden immer Helferinnen und Helfer gesucht.

Wie schätzt du die Arbeit des ADFC ein?

Das, was mir besonders gefällt, ist die Arbeit der Tourenleiter, die ausdauernd über Jahre Touren leiten und sie immer wieder interessant gestalten. Es ist bewundernswert, wie viel Engagement von diesem kleinen Kreis ausgeht. Leider steigt das Durchschnittsalter und Nachwuchs ist rar. Des Weiteren bewundere ich die Codierteams, die unendlich viel Freizeit opfern und unermüdlich Fahrräder codieren. Gut finde ich außerdem den Online-Auftritt und das umfangreiche Tourenheft.

Martina Lohmer

Wie kamst du zum ADFC?

Irgendwann habe ich das Fahrradfahren als aktiven Ausgleich zu meiner Bürotätigkeit entdeckt und habe gesehen, dass der ADFC Touren anbietet. Da bin ich einfach mal mitgefahren.

Warum bist du aktiv geworden?

Ich habe 15 Jahre lang einen Boule-Verein geführt und ich weiß aus dieser Zeit: Vereine können nur leben, wenn sich die Mitglieder engagieren. Als ich 2017 meine erste Mitgliederversamm-

lung besucht habe, wurden dort wie bei jedem Verein Freiwillige gesucht. Ich fand das Codieren spannend und bin dann dort gleich aktiv geworden.

Was hast du bisher gemacht?

Ich fahre mit großer Begeisterung den beiden Tourenleitern Willi K. und Thomas W. hinterher und gehe jeden dritten Dienstag zum Codieren ins Fahrradbüro am Hauptbahnhof.

Was machst du aktuell?

Ich konzentriere mich auf das Codieren.

Wie schätzt du die Arbeit des ADFC ein?

Ich denke, jede Gruppe benötigt Unterstützer und Fürsprecher. Das macht der ADFC für die Radfahrer sehr gut. Was die Zukunft angeht, empfehle ich, etwas mehr in die Nachwuchsarbeit zu investieren.

Felix Greiner

Wie kamst du zum ADFC?

Mit dem Fahrrad! Zuerst habe ich in der Mensa einen Tourenprogramm-Flyer gefunden, dann bin ich einmal sonntags mitgefahren und habe mich später irgendwann in das damalige Dachboden-Büro in der Merckstraße verirrt.

Warum bist du aktiv geworden?

Ich fand die Verkehrssituation für Radfahrer in Darmstadt sehr, sehr schlecht und wollte den ADFC bei seiner Arbeit für eine Verbesserung unterstützen.

Was hast du bisher gemacht?

Neben der Beteiligung an einigen Aktionen helfe ich seit 2005 bei der Redaktion des Tourenprogramms.

Was machst du aktuell?

Aktuell ist meine Arbeit aus familiären Gründen auf ein Minimum reduziert.

Wie schätzt du die Arbeit des ADFC ein?

Die Verkehrswende scheint voranzukommen, wenn auch nur langsam. Ich finde es gut, dass der ADFC Darmstadt-Dieburg offen ist gegenüber allen für das Fahrrad rund um die Verkehrsgestaltung agierenden Gruppierungen. Ein paar junge Leute und etwas frischer Wind würden dem Verein gut tun.



Foto: Helga Hofmann



Foto: Jenny Prasiswa

Der ADFC Darmstadt-Dieburg e.V.

Oder: Was macht eigentlich unser Kreisverband?

Wer sich für den ADFC interessiert, kommt mit ganz unterschiedlichen Erwartungen. Die einen wollen Radfahren, die anderen erwarten Verkehrspolitik. Wie der ADFC Darmstadt-Dieburg e. V. dies aufgreift und umsetzt, ist Inhalt dieses Artikels.

Seit 40 Jahren setzt sich der ADFC auf der Bundes-, Landes- und Kommunalebene für die Förderung des Radverkehrs ein. Er versteht sich als Fahrradlobby und Verkehrsclub für inzwischen 185.000 Mitglieder. Tendenz steigend. Gleiches trifft übrigens auf den Kreisverband Darmstadt-Dieburg e. V. zu. Aktuell liegt die Mitgliederzahl im Kreisverband bei knapp 1.400. Der Verein wächst – keine Selbstverständlichkeit in Zeiten, in denen viele Vereine über rückläufige Mitgliederzahlen klagen.

Die Aufgaben

Als aktive Ortsgruppe hat sich unser Kreisverband ein breites Aufgabenspektrum auf die Fahnen geschrieben. Radtouren und regelmäßige Fahrradcodierungen stehen genauso auf der Agenda wie eine vielfältige Öffentlichkeitsarbeit und das Engagement in der kommunalen Verkehrspolitik.

Das Tourenprogramm

Seit Jahren ist das Tourenprogramm für viele Radfahrer unverändert die erste Begegnung mit dem ADFC. Im laufenden Jahr stehen sage und schreibe 125 Touren im Programm, von der leichten Feierabendausfahrt bis zur schnellen Rennrad- oder einer MTB-Tour über die Höhen des Odenwalds. Und auch so etwas gehört dazu: Am 14. September haben ADFC-Aktive eine begleitete Tour zur großen Kundgebung vor den Toren der Internationalen Automobilausstellung (IAA) angeboten. Wer mit dem Gedanken liebäugelt, selbst Tourenleiter zu werden, jedoch zögert, kann unseren aktiven Tourenleitern über die Schulter schauen und sich über eine Schulung des ADFC qualifizieren.

Die Verkehrspolitik

Die Verkehrswende kommt nur langsam voran und benötigt weitere Mitstreiterinnen und Mitstreiter. Denn wer dem Fahrrad mehr Platz geben möchte, muss mit Widerständen rechnen. In Verwaltung und Politik genauso wie in der Bevölkerung hat man es nach wie vor meist mit Menschen zu tun, für die der motorisierte Individualverkehr an erster Stelle steht. Dazu kommen die nicht einfachen rechtlichen Grundlagen der Verkehrspolitik.

Diese Herausforderungen lassen sich nur im Zusammenspiel von möglichst vielen Aktiven meistern. Der ADFC Darmstadt-Dieburg organisiert sein verkehrspolitisches Engagement in Arbeitsgruppen für Stadt und Umland. Hier gibt es viel zu tun. Und nach Jahren der Stagnation zeichnet sich in einigen Kommunen ein Aufbruch ab. Das macht Mut und motiviert, sich einzusetzen. Wenn ihr bereit seid, euch darauf einzulassen, dann meldet euch



Foto: Burkhard Waiger

Das Fahrradbüro am Darmstädter Hauptbahnhof mit unserem Inforad. Jeden dritten Dienstag im Monat kann man dort in der Zeit von 17:30 bis 19:00 Uhr ADFC-Aktive erreichen.

bei info@adfc-darmstadt.de und kommt einmal schnuppern.

Das Codieren

Der ADFC codiert regelmäßig jeden dritten Dienstag im Monat Fahrräder und nutzt über das Jahr verteilt eine Vielzahl an Terminen, um bei Festen, Aktionen usw. weitere Räder zu codieren. Der Reiz des Codierens besteht in der Teamarbeit und darin, dass man direkt sieht, was man getan hat. Um hier mitzumachen, ist kein Ingenieurstudium erforderlich. Ein Einstieg ist auch möglich, indem man z. B. die Erfassung und Überprüfung der vorgelegten Unterlagen übernimmt.

Die Öffentlichkeitsarbeit

Der ADFC präsentiert sich regelmäßig mit seinem Infostand, z. B. beim Fahrradaktionstag in Darmstadt oder bei den Naturfreunden in Pfungstadt. Infostände auf Firmenaktionstagen werden ebenfalls immer häufiger angefragt. Die Öffentlichkeitsarbeit umfasst auch den Newsletter, die redaktionelle Arbeit für den Facebook-Auftritt sowie das zweimal jährlich erscheinende „Magazin Kettenblatt“. Hier freuen wir uns ganz besonders auf inhaltliche Anregungen und neue Autorinnen und Autoren.

Die Möglichkeiten, beim ADFC mitzumachen, sind vielfältig. Wer seine Stärken in der Technik sieht, findet genauso einen Zugang wie derjenige, der lieber schreibt oder mit anderen Menschen kommuniziert. Das, was uns verbindet, ist die Begeisterung fürs Radfahren. Diese lässt sich nicht auf einen bestimmten Typus eingrenzen – und genau das macht den ADFC so abwechslungsreich und spannend.

Neugierig geworden? Dann nehmt Kontakt auf – z. B. über das Kontaktformular auf unserer Homepage (<https://www.adfc-darmstadt.de/mitmachen>).

Helga Hofmann

Dafür fahre ich meilenweit!

Fahrradcodierung beim ADFC Darmstadt-Dieburg, eine Erfolgsgeschichte!

Knapp 20 km hat Natalie Tudyka für diesen Termin auf ihrem neuen Rad zurückgelegt. Das ist nicht immer eine Freude bei den schlechten Bedingungen für Radfahrerinnen, die von Langen nach Darmstadt fahren wollen. Und zurück muss sie ja auch noch. Aber sie nimmt das auf sich, weil sie ihr neues Rad gegen den Klau codieren lassen möchte.

Ihre Mutter hatte sie darauf aufmerksam gemacht, dass der ADFC Darmstadt-Dieburg das regelmäßig bei der monatlichen Codieraktion macht. Die Markierung mit dem einmaligen Code macht das Rad für potentielle Diebe uninteressant. Außerdem sieht Natalies Diebstahlversicherung das gern. Das Rad nutzt sie auch für die Fahrt zur Arbeit, weshalb ihr ein guter Diebstahlsschutz wichtig ist.

Nachdem alle Formalitäten erledigt sind, nimmt sich Patrik Closhen des Rades an. Er ist einer der vier Aktiven, die die regelmäßigen Codierungen am Fahrradbüro am Hauptbahnhof durchführen. Die Anzahl der Kunden habe in den letzten Monaten und Jahren stetig zugenommen. Dass dennoch zügig gearbeitet werden könne, liege auch an dem nicht mehr ganz so neuen Codiergerät, das den Co-



Natalie Tudyka startet mit dem frisch codierten Rad Richtung Heimat.

Foto: Burkhard Walger



Foto: Burkhard Walger

de sehr schnell automatisch in den Rahmen hämmert, sagt er. Mit diesem Gerät können auch weniger versierte Codierer arbeiten. Wenn dann noch die Codieraufträge von den Kunden vorher vollständig ausgefüllt wurden, beschränkt sich die Bürokratie auf das Prüfen der Angaben und das Kassieren und schon kann das Genagele losgehen. Die Codierprofis rechnen mit etwa 16 erledigten Rädern pro Stunde. Es lassen sich fast alle Gefährte codieren, auch Anhänger und Trailerbikes. Nur Fahrräder mit Carbonrahmen können mit dieser Methode nicht gesichert werden.

Auffällig ist die Zunahme von Pedelecs und E-Bikes in den letzten Jahren. Das ist nicht weiter verwunderlich, da diese Räder meist im oberen Preissegment liegen und ein Diebstahl um so schmerzhafter ist. Das musste auch Herr Bier erfahren. Sein massiver, abgeschlossener Schuppen schützte die zwei brandneuen Pedelecs im Wert von um die 6000 € nicht. Das Schloss war für die professionellen Diebe kein Hindernis. Da keine Aufbruchsspuren zu finden waren, zahlt auch die Versicherung nichts.

Besonders tragisch an dieser Sache ist, dass Herr Bier kurz darauf die Räder hat codieren lassen wollen. Mit den zwei neuen Pedelecs ist er sofort gekommen, nachdem er davon in der Zeitung erfahren hat. In Zukunft werden die Codierung, ein besseres Türschloss und zusätzliches Anschließen im Schuppen die Schätzchen vor dreisten Dieben schützen.

Ach übrigens: die Fahrradcodierung bringt die meisten neuen Mitglieder in den ADFC Darmstadt-Dieburg. Das liegt sicherlich an der freundliche Ansprache der Kunden durch die Codierer, wird aber wohl auch wegen der kostenlosen Codierung bei Neueintritt erleichtert.

Burkhard Walger

Patrick Closhen (li.) und Friedhelm Ostermann (re.) "bedienen" Herrn Bier (hinten).

Chefsache Radverkehr

Oberbürgermeister Partsch im Gespräch

Eine gute Fahrradinfrastruktur geht einher mit dem klaren politischen Willen zur Verkehrswende. Doch wie soll diese aussehen? Was soll und wird in Darmstadt passieren? Über diese Fragen sprachen wir mit Oberbürgermeister Jochen Partsch.

Herr Oberbürgermeister Partsch, Ihre Wahl als grüner OB hat in der Stadt und im Umland große Erwartungen geweckt. Eine Radverkehrsstrategie hat der Magistrat jedoch erst kürzlich vorgelegt. Warum nicht früher?

Wir haben für den Radverkehr schon einiges an Verbesserungen erreicht. Ich nenne hier beispielhaft die zusätzlichen Radabstellanlagen oder die Radwege in der Heidelberger Straße. Allerdings waren die Herausforderungen in der Verkehrspolitik so umfangreich, dass wir das Thema zunächst nicht strategisch angehen konnten, sondern uns auf Einzelmaßnahmen konzentrierten. Jetzt haben wir das zu einer Gesamtstrategie zusammengeführt.

Welche Maßnahmen wollen und können Sie in Ihrer jetzigen Amtszeit noch umsetzen?

Wir werden die Radverkehrsstrategie und das Programm 4 mal 4 Millionen für eine Verbesserung der Radinfrastruktur umsetzen. Erste Ergebnisse sind in der Stadt bereits sichtbar, z. B. in der Rheinstraße. Weitere Maßnahmen werden folgen. Mit dem neuen Mobilitätsamt haben wir dafür auch genau den Hebel, um dies zu tun. Hier werden alle Maßnahmen zusammengeführt und koordiniert - sei es ÖPNV, Fuß- oder Radverkehr. Ich habe den Radverkehr zur Chefsache gemacht. Unser Ziel ist, dass der Anteil des Radverkehrs bis 2030 auf 30 % steigt.

Was passiert ganz konkret als Nächstes?

Bis in vier bis sechs Wochen werden wir die Zimmerstraße für den Radverkehr freigeben. Möglich wird dies, weil wir fünf Parkplätze wegnehmen werden. Auch mit solchen Maßnahmen erreichen wir etwas für den Radverkehr.

Im kommenden Jahr wollen wir u. a. den Radweg Darmstadt - Roßdorf fertigstellen und für den Radschnellweg Frankfurt - Darmstadt eine gute Führung durch die Innenstadt finden. Als weiteres Vorhaben wollen wir die Planung für den Radschnellweg Darmstadt - Heidelberg voranbringen.

Wie soll die vorhandene Verkehrsfläche zukünftig aufgeteilt werden?

Seit dem Zweiten Weltkrieg wurden deutsche Städte für den Autoverkehr gebaut. Allein 10 % der Fläche entfallen in unseren Städten auf parkende Autos. Kinderspielplätze haben weniger Raum. Das muss sich dringend ändern. Der Platz für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV wird auf Kosten des motorisierten Individualverkehrs vergrößert werden. Hierfür müssen wir Akzeptanz schaffen und attraktive Angebote machen. Wir wollen keine Zwangsmaßnahmen, aber wir müssen das Thema mit Entschlossenheit angehen.

Wo liegen aus Ihrer Sicht in Darmstadt die besonderen Herausforderungen?

Auf 160.000 Einwohner kommen 130.000 Arbeitsplätze. Darmstadt wächst und prosperiert. Das macht die Verkehrssituation besonders schwierig. Aber die Bürgerbefragungen zeigen uns, was der Bevölkerung am wichtigsten ist. Unter den fünf



Foto: Helga Hofmann

am häufigsten genannten Punkten sind vier verkehrspolitische Themen: Wir wollen mehr Radverkehr, wir wollen mehr ÖPNV, wir wollen mehr Umgehungsstraßen, wir wollen mehr Parkplätze. Auf dem begrenzten Raum, den es in der Stadt gibt, wird das so nicht funktionieren. Hier ist es unsere Aufgabe, die Balance zu finden und die richtigen Wegmarken zu setzen.

Wie gehen Sie mit Widerständen um, wenn Sie den Autoverkehr zurückdrängen?

Wir müssen kommunizieren. Zum Beispiel bin ich erst vor kurzem zu einem Treffen des City Marketings gegangen und habe den Einzelhändlern erläutert, was wir vorhaben. Ein anderes Beispiel ist die Rheinstraße. Hier haben wir vor dem Umbau mit den anliegenden Geschäften gesprochen.

Wir müssen die Menschen von der Rückgewinnung des urbanen Raums, der jetzt noch von Autos okkupiert ist, überzeugen. Moderne Städte zeichnen sich nicht dadurch aus, dass es überall freie Parkplätze gibt. Die Wege müssen für den ÖPNV sowie die Fußgänger und Radfahrer freigemacht werden.

Zum modernen urbanen Raum gehören auch die Fahrradstraßen. Wie möchten Sie diese - vorhandene und zukünftige - fahrradgerechter machen?

Die Fahrradstraßen haben wir bereits 2012 angekündigt, jedoch nicht entschlossen genug umgesetzt. Aufgrund von personellen Engpässen haben wir lange gezögert und dadurch Raum für kritische Diskussionen zugelassen. Hier hätten wir konsequenter vorgehen müssen. Jetzt sind wir dran und diskutieren sehr intensiv, wie wir es anders und besser lösen können. Eine der wichtigen Fragen für die nächsten Monate ist, wie wir gute Verbindungen schaffen können, wenn die Fahrradstraßen auf große Autoverkehrsachsen treffen.

Verlassen wir die Stadt. Oft hört man aus dem Umland schwere Kritik an der Verkehrspolitik der Stadt. Wie sehen Sie dies?

In den Medien und in den sozialen Netzen wird das Negative leider oft überdeutlich wahrgenommen. Aus meiner Sicht haben wir eine gute Kooperation mit dem Landkreis und den Umlandgemeinden. Die Dadina beispielsweise ist eine Erfolgsgeschichte. Auch Roßdorf ist hier zu nennen. 2020 bauen wir, wie schon

erwähnt, den Radweg. Es gibt auch Überlegungen, wie man die Verbindung von Dieburg nach Darmstadt für Radfahrer verbessern kann. Wir sind mit dem Umland im Arbeitsmodus zur Verbesserung der Verkehrssituation.

Zurück in Darmstadt. Ihre Vision für 2030?

2030 wird die Luft erheblich besser sein als heute. Der Radverkehr wird im Modal Split einen Anteil von 30 % erreichen. Die Autos, die noch benötigt werden, werden emissionsfrei unterwegs

sein. Die Busse werden umgerüstet sein; die Straßenbahnen fahren bereits jetzt mit Ökostrom. Im Jahr 2030 werden wir einen guten, schnellen, bezahlbaren, gesunden und umweltfreundlichen Verkehr in Darmstadt haben.

Herr Oberbürgermeister Partsch, wir danken Ihnen für dieses Gespräch.

Das Gespräch führten Helga Hofmann und Xavier Marc

Der Fahrradaktionstag in Darmstadt

Alle Jahre wieder und immer wieder schön

Bereits zum neunten Mal fand in Darmstadt der Fahrradaktionstag statt. Wie in den Vorjahren lockte er Radbegeisterte aus nah und fern nach Darmstadt.

Am 1. September, dem Weinfest-Sonntag, verwandelte der Fahrradaktionstag den Darmstädter Marktplatz in ein Eldorado für Radfahrerinnen und Radfahrer. Mit großem Fahrradflohm, Fahrradcheck, Codiermöglichkeit, Infoständen, Fahrradwaschanlage, Hüpfburg und Verkehrsparcours war wieder für fast jeden etwas dabei. Organisiert wird der Fahrradaktionstag nach wie vor ehrenamtlich von der AG Fahrrad. Dieser gehören der ADFC Darmstadt-Dieburg, der BUND Darmstadt, die Teestube KONKRET, der Werkhof Darmstadt und die Werkstatt Süd an. Dazu kommen engagierte Privatpersonen sowie die Stadt Darmstadt.

Politik und Stadt Darmstadt

Kein Fahrradaktionstag ohne politische Präsenz – und das ist gut so. Dieses Mal vertrat Umweltdezernentin Barbara Akdeniz die Stadt und nahm die Preisverleihung für das Stadtradeln Darmstadt vor. Vom 28. Mai bis 17. Juni legten 1.451 Radelnde in 85 Teams über 285.000 km mit dem Rad zurück. Beeindruckend!

Nicht nur die Stadt, sondern auch der Landkreis Darmstadt-Dieburg waren durch Mitarbeiter vertreten, die Bürgerinnen und Bürgern Rede und Antwort zum Radverkehr in Darmstadt und im Kreis standen. Dabei drehten sich besonders viele Fragen um den weiteren Ausbau des Radschnellwegs.

Der Flohmarkt

Für viele ist der Fahrradflohm ein Grund, den Fahrradaktionstag zu besuchen. Auch dieses Jahr warteten wieder einige hundert Räder auf Käufer. Und erfreulicherweise fand auch ein Großteil der Räder einen neuen Besitzer. Gegen 17 Uhr hatte sich der Flohmarkt bereits stark gelichtet – die beste Zeit für ein günstiges Fahrrad-Schnäppchen.

Fahrrad-Check und Waschanlage

Auch der Fahrrad-Check stößt immer auf großen Zuspruch. Wollte man wissen, wo es bei der Schaltung hakt oder ob man die Kette mal wieder tauschen sollte, konnte man sich dort Rat holen oder kleinere Defekte beheben lassen.

Und auch das ist Fahrrad-Aktionstag. Man kommt mit einem verdreckten Fahrrad und fährt mit einem sauberen nach Hause. Der große Andrang – bis zum Abend wurden über 100 Räder gewaschen – zeigte einmal mehr, dass die Waschanlage jedes Jahr zu den Höhepunkten gehört.

Der ADFC-Stand

Wenn Flohmarkt ist und viele Räder verkauft werden, freut



Foto: Helga Hofmann

Der ADFC-Stand war ständig umlagert ... und das war gut so!

sich das ADFC-Team. Denn nicht wenige der neuen, stolzen Besitzer kamen direkt nach dem Kauf beim ADFC vorbei und ließen ihr Rad codieren. Bis zum Abend zählten wir 137 (!) Räder. Im Gegensatz zu sonstigen Codierterminen spielten die Pedelecs hier nur eine untergeordnete Rolle. Denn auf dem Flohmarkt wurden überwiegend Kinderräder, City- oder Trekkingbikes und ab und zu ein Retro Rad verkauft. Um zu vermeiden, dass sich lange Schlangen bildeten, war der ADFC dieses Mal mit einem großen Team vertreten. Allein für das Codieren – von der Überprüfung der Kaufbelege und Rahmennummern über die Abrechnung bis zur Codierung selbst – hatten sich sieben Freiwillige gefunden.

Der ADFC war jedoch nicht nur zum Codieren auf dem Marktplatz. Der Infostand, den wir jedes Jahr aufbauen, war erneut eine gute Gelegenheit, mit Radfahrern ins Gespräch zu kommen. Mehr als einmal haben wir erklärt, dass wir als ADFC – nicht zu verwechseln mit dem ADAC – Lobbyarbeit fürs Fahrrad machen.

Fazit

Der Fahrrad-Aktionstag lebt von der entspannten Atmosphäre und der Vielfalt des Programms. Es ist beeindruckend, was ehrenamtlich auf die Beine gestellt wird. Gleichwohl hätte ich mir den einen oder anderen Händler mehr gewünscht. Solange jedoch der Fahrradaktionstag fast zeitgleich mit der Eurobike in Friedrichshafen – der größten internationalen Fahrradmesse – stattfindet, wird dies nicht gelingen. Nichtsdestotrotz war es ein wunderschöner Tag für Besucher und Veranstalter gleichermaßen. Stefan Opitz – Stadtverordneter der Grünen und im Organisationskomitee aktiv – formulierte sein Fazit so: „Einer der besten Fahrradaktionstage bisher... und das Wetter einmal mehr super“. Dem ist nichts hinzuzufügen.

Helga Hofmann

Ampelsteuerung in Darmstadt

Betrachtungen aus der Sicht des Radverkehrs

Jeder der mit Fahrrad, Auto, Bus oder auch zu Fuß in Darmstadt unterwegs ist, kennt Kreuzungen, an denen er sich einen anderen Ablauf wünschen würde. Oder er hat Fragen, auf die er schon immer eine Antwort gesucht hat. Einige Fragen haben wir Michael Mader von der Verkehrstechnik der Stadt Darmstadt gestellt.

Die Stadt Darmstadt betreibt ein komplexes Verkehrsmanagementsystem zur Verkehrssteuerung, in das 170 der 180 Lichtsignalanlagen bzw. Fußgängerschutzanlagen – so heißen die Ampeln an einer Kreuzung bzw. an einem Überweg – per Glasfaserkabel in Echtzeit integriert sind.

Einflussgrößen für die Steuerung an einer Kreuzung sind neben dem Verkehr auf den Fahrspuren auch Bedarfsanforderungen durch den ÖPNV sowie in einzelnen Fällen bereits die Erkennung herannahender Fahrräder. Abhängig von diesen Größen werden die Ampelphasen einer Kreuzung dann verkürzt oder auch verlängert.

Wer das Darmstädter Straßennetz kennt, vermutet gleich, dass es einige Kreuzungen gibt, die besonderes komplex sind. Michael Mader hat uns bestätigt, dass dies z. B. ganz besonders auf die Kreuzung Berliner Allee – Rheinstraße, Rheinstraße – Neckarstraße sowie Heidelberger Straße – Landskronstraße und Rüdeshheimer Straße zutrifft.

Für den ADFC ist natürlich besonders die Signalisierung für Rad- und Fußverkehr interessant. Was gibt es hier für Besonderheiten und was lässt sich in Zukunft verstärkt tun?

Veränderungen brauchen Vorbereitung – und die ist zeitintensiv

Michael Mader hat uns das am Beispiel der Ampelsteuerung am Hanne-Schorsch-Platz erläutert. Hier trifft die Heinheimer Straße auf den Rhönring, der zusätzlich von der Pankratiusstraße gekreuzt wird. Seit Einrichtung der Fahrradstraße in der Pankratiusstraße gab es berechtigte Beschwerden, dass die Querung über den Rhönring ständig von Kraftfahrzeugen zugestellt ist. Nach einer ausführlichen Betrachtung der Verkehrssituation sowie einer umfangreichen Simulation wurden die Steuerungsabläufe geändert. Jetzt wird der Verkehr am Hanne-Schorsch-Platz bereits dann angehalten, wenn auf dem Rhönring durch Rückstau die Querung an der Pankratiusstraße zugestellt würde. Eine deutliche Verbesserung für den Rad- und Fußverkehr.

Unterschiedliche Bedürfnisse



Foto: Stadt Darmstadt



Foto: Stadt Darmstadt

Am Hanne-Schorsch-Platz wurde nachgebessert. Seitdem läuft es dort für Radfahrer und Fußgänger viel flüssiger.

Eine kritische Größe bei der Steuerung von Lichtsignalanlagen sind die sogenannten „Räumzeiten“. Auch nachdem eine Fahrtrichtung „Rot“ hat, muss die Räumzeit abgewartet werden, bevor der Querverkehr „Grün“ bekommt. Für Fahrräder nimmt man dabei an, dass sie sich mit einer Geschwindigkeit von 4 m/sek bewegen (entspricht 14,4 km/h). Für den Fußverkehr legt man hingegen in der Regel 1,2 m/sek (entspricht 4,32 km/h) zugrunde. Bei einer 10 m breiten Kreuzung muss folglich für Fußgänger eine Räumzeit von rund 8,3 Sekunden, für den Radverkehr nur eine Räumzeit von 2,5 Sekunden angesetzt werden. Radfahrer könnten also deutlich länger grün haben. Je breiter eine Kreuzung ist, desto deutlicher wird der Unterschied.

Deshalb ist auch unser Vorschlag, gerade große Kreuzungen neu zu bewerten und ggf. auch neu zu regeln. Wenn man den Rad- und Fußverkehr getrennt signalisiert, würden die Radfahrer von ihrer höheren Geschwindigkeit profitieren. Eine getrennte Signalisierung für Rad- und Fußverkehr wird die Wartezeiten für den Radverkehr reduzieren, da eine kürzere Räumzeit einkalkuliert werden kann. Gleichzeitig müssen die Umfeldbedingungen für den Fußverkehr – Schule, Altenheim in der Nähe, breiter Kreuzungsquerschnitt – ausreichend berücksichtigt werden. Kurz und knapp: Was wünschen wir uns für die Zukunft?

- Getrennte Signalisierung, wo es sich umsetzen lässt
- Verhindern, dass sich Radler über zugestellte Kreuzungen schlängeln müssen
- Weitgehende Abschaffung von Bedarfsampeln. Und dort, wo sie tatsächlich nötig sind, sollten sie bis zur letzten Sekunde vor dem Umschalten unsere Anforderung entgegennehmen.
- Zahlreiche Kameras, die das Herannahen eines Fahrrads bemerken und für eine entsprechende Signalisierung sorgen.

Fazit

Wir sind uns durchaus bewusst, dass Veränderungen Zeit brauchen. Aber es wäre an der Zeit, den Rad- und Fußverkehr zumindest gleichwertig zu behandeln. Mittelfristig darf man ihn auch gerne bevorzugen.

Klaus Görjen

Mit der ThermiCam werden Radfahrer erkannt. Ein wichtiger Baustein in der intelligenten Ampelsteuerung.

Radschnellweg – Supercykelstier

Ein Radschnellweg ist ein Weg, der zum zügigen Fahren allein für Radfahrer gedacht ist. Die Verbindung Frankfurt-Darmstadt ist im Bau.

Erstes Teilstück von Egelsbach nach Wixhausen fertiggestellt

Probiert am besten selbst aus, was ein Radschnellweg ist und wie komfortabel die 3,6 km lange Strecke ist. Gerade jetzt im Herbst macht es Spaß zu erleben, wie abends in der Dunkelheit die Beleuchtung mitfährt. Sensoren erkennen, wenn sich Radfahrer nähern oder entfernen, und schalten die LED-Beleuchtung automatisch an und aus. Das fertiggestellte Stück ist erst der Anfang, es wird weitergebaut. Bald werden täglich etwa 3.000 Radfahrer im Norden von Arheilgen ankommen, um zu Schulen, Arbeitsstätten oder den zahlreichen Einkaufs-, Kultur- und Freizeiteinrichtungen in der Innenstadt weiterzufahren.

Planung im Stadtgebiet hat begonnen

Die Stadt Darmstadt hat ein Planungsbüro beauftragt, bis Mitte 2020 einen Routenvorschlag für die Weiterführung im Stadtgebiet zu erarbeiten. Am 26. September wurden den Bürgern zwei mögliche Routen vorgestellt. Das Interesse war groß. Etwa 150 Menschen kamen, um sich die Pläne anzusehen und zu diskutieren. Damit ist der Grundstein für einen partizipativen Prozess gelegt, der in den kommenden Monaten mit Vertretern aus der Bürgerschaft und den Verkehrsverbänden fortgesetzt wird. Der ADFC ist beratend dabei.

Westroute

Die Route im Westen bleibt dem Zentrum fern, bindet den Hauptbahnhof und die Arbeitsplätze in der Telekom-City, im Europaviertel und im neuen Gewerbegebiet Kelly Baracks an. Das Teilstück Hauptbahnhof-Lincolnsiedlung bietet für die neue, autoarme Siedlung eine perfekte Anbindung an den Fern- und Regionalverkehr der Bahn. Die etwa dreieinhalb Kilometer könnten auf dem optimal ausgebauten Radweg bequem und sicher in 10 Minuten zurückgelegt werden.

Ostroute

Die alternative Route im Osten bedeutet eine zentrale Querung der Stadt in Nord-Süd-Richtung. Von Arheilgen bis Eberstadt sind es etwa 14 km. Unabhängig davon, wohin die Radfahrer in der Stadt genau wollen, sammeln sie sich ganz besonders auf der Nord-Süd-Strecke. Darmstadt braucht ohnehin eine schnelle und sichere Radverbindung quer durch die Stadt.

Von Arheilgen in Richtung Innenstadt werden zwei mögliche Führungen diskutiert. Entweder der direkte Weg entlang der Frankfurter Straße oder die 500 Meter bzw. 1,5 Minuten längere Route über den Schreiberweg. Die zweite Variante bietet dem Radfahrer mehr Ruhe und bessere Luft, da sie abseits des KFZ-Verkehrs verläuft. Sie führt unmittelbar an den wichtigen Zielen Nordbad, Berufsschulzentrum und Universität vorbei und hat weniger Ampeln zwischen Arheilgen und der Innenstadt. Für die Überquerung der drei beschränkten Bahnübergänge und des Martin-Luther-King-Rings haben die Planer eine Brücke vorgesehen.

Welche die bessere Variante ist, hängt davon ab, ob Routen auf Nebenstraßen so ausgebaut werden können, dass sie die in



Foto: Heiga Hofmann

3,6 km Radfahren in Deutschland weisen in die Zukunft!

der Stadt aus allen Richtungen erwarteten mehrere tausend Radfahrer am Tag konfliktfrei bewältigen können.

Von anderen lernen

Bei dem Bau der innerstädtischen Raddirektverbindungen möchte Darmstadt von Kopenhagen und Utrecht lernen, schreibt das Darmstädter Echo am 27. September. Genau das, wollten wir, vier ADFCler, mit einer Radtour nach Kopenhagen im Juli erkunden.

Die Erwartungen an die Radinfrastruktur waren hoch, wurden aber vom Erlebten noch übertroffen. Alle großen Straßen werden von einem Radweg und einem Fußweg begleitet. Radweg und Fußweg sind jeweils durch einen Bordstein abgetrennt. So hat jeder seinen Weg für sich und keiner bedrängt den Anderen. Der Radweg ist geradlinig ohne Verschwenkungen und ist glatt, ohne Bordsteine, durchgebaut. Sechs Kilometer Radweg von Arheilgen bis zum Luisenplatz ohne eine einzige Kante auf der Fahrbahn - wie bequem und entspannend wäre das?

Dass bequem und sicher zusammengehören, merkt man in Kopenhagen an ganz vielen Stellen. Häuserzufahrten oder kleine Nebenstraßen haben eine Rampe und einen Bordstein vor dem Fußweg, der klar signalisiert, wo die Haltelinie ist. So etwas bringt Sicherheit.

Kinderleicht und sicher ist in Kopenhagen das Linksabbiegen an Ampelkreuzungen: Alle biegen stets indirekt ab. Dazu quert man die Kreuzung, verlangsamt mit Handzeichen und stellt sich

Radfahren auf dänisch.



Foto: Annelie v. Arnim

dann vor die wartenden Radler der querenden Straße, um in der nächsten Ampelphase wieder weiterzufahren. Dachte ich zuerst, dass hier Radfahrer zu Verkehrsteilnehmern zweiter Klasse degradiert würden, so war ich doch bald von den Vorzügen dieses stressfreien Linksabbiegens überzeugt.

Supercykelstier

Um herauszufinden, wie ein Radschnellweg oder, wie die Dänen sagen, ein Supercykelstier, funktioniert, sind wir an einem Montagmorgen zunächst acht Kilometer stadtauswärts geredelt, um dann mit zahlreichen Pendlern wieder in die Stadt einzufahren. Auf der gesamten Strecke waren viele Räder unterwegs.

Nachlese Fahrradklima-Test 2018

Neuer Rekord in Darmstadt

Ein neuer Rekord: Mehr als 900 Personen haben beim ADFC-Fahrradklima-Test 2018 das Radfahren in Darmstadt bewertet. Mehr als 400 Teilnehmer haben auch einen persönlichen Kommentar hinterlassen. Was ist den Radfahrern wichtig, was finden sie gut und wo drückt es?

Folgende Themen kehren immer wieder: Verkehrssicherheit, Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern, der Zustand des Radwegenetzes, Ampelanlagen, Fahrradstraßen und die Verkehrspolitik. Auch viele konkrete Problempunkte in Darmstadt werden beschrieben.

Sicherheit

Das Thema Sicherheit wird häufig genannt und scheint den Radfahrern besonders wichtig zu sein. Die im Darmstädter Straßenverkehr getöteten Radfahrer der letzten Jahre finden immer wieder Erwähnung. Besonders bedroht fühlen sich Fahrradfahrer von rechts abbiegenden Kraftfahrzeugen und Autotüren, die plötzlich geöffnet werden. An vielen Stellen fehlt ein ausreichender Sicherheitsabstand zwischen Radverkehrsanlagen und Parkplätzen. Die Schutzstreifen in der Bismarckstraße seien deshalb beispielsweise trotz jahrelanger Planung ein "gefährlicher Murks".

Rad- und Fußwege seien oft zugeparkt. Die Stadt Darmstadt tue zu wenig, um Rad- und Fußwege vom Kraftverkehr freizuhalten. Auch Straßenbahnschienen werden als Sicherheitsrisiko gewertet. Radfahrer weichen aus Sicherheitsgründen teilweise auf Fußwege aus und nehmen dabei schimpfende Fußgänger in Kauf.

Konflikte

Viele klagen über rücksichtsloses Verhalten von Autofahrern. Drängeln, Hupen und zu geringe Überholabstände werden häufig genannt. Aber nicht nur mit den Autofahrern gehen die Radfahrer hart ins Gericht. Ärger machen auch "rüpelhafte Radler". Insbesondere beklagt wird das Radfahren auf der falschen Straßenseite, Fahren ohne Licht, Rotlichtverstöße, Missachten der Vorfahrtsregeln, unerlaubtes und zu schnelles Fahren auf Gehwegen sowie eine wachsende Rücksichtslosigkeit. Vor allem die Innenstadt und der Herrngarten werden als Konfliktbereiche gesehen. Auch die neue Radverkehrsführung bei Merck zusammen mit den Fußgängern wird kritisiert. Überhaupt: gemeinsame Fuß- und Radwege sind weder von Fußgängern noch von Radfahrern gewollt. Mehrfach wird eine vom Kraftverkehr getrennte Infrastruktur gewünscht, weil sich das Radfahren hier sicherer anfühlt. Um die Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern zu entschärfen, wünschen sich die Radfahrer mehr Kon-

Je näher wir der Innenstadt kamen, umso mehr wurden es. Das ist auch nicht überraschend. Hier sammeln sich die Radfahrer aus allen Richtungen auf dem Radschnellweg. Die Leistungsfähigkeit des Schnellwegs hat uns beeindruckt. In einer Ampelphase von 40 Sekunden zählten wir 69 Räder, die eine Kreuzung querten.

Unser Votum ist ganz klar: Solche Wege wollen wir auch!

Zum Supercykelstier gibt es ein Video auf der Website des ADFC. Wir freuen uns, wenn ihr uns dazu eure Ideen, Anregungen und Erfahrungen schickt. Mehr unter <http://www.adfc-darmstadt.de/>

Annelie von Arnim



Foto: Thomas Grän

Für die chaotische Mischung aus Rad-, Fuß-, Bus- und Schienenverkehr in der Innenstadt wünschen sich die Umfrageteilnehmer eine bessere Lösung.

trollen und Schulung aller Verkehrsteilnehmer zu regelrechtem Verhalten.

Radverkehrsförderung

Positive Ansätze von Politik und Verwaltung zum Verbessern der Fahrradinfrastruktur werden immer wieder anerkennend erwähnt. Aber: Überwiegend werden die Resultate als unzureichend bewertet. Der Oberbürgermeister wird häufig genannt. Meist steht er in der Kritik. Es wird ein Widerspruch gesehen zwischen Reden und Handeln der Verantwortlichen. Vom "Schnecken-tempo" ist die Rede. Ein "Mangel an Mut" richtig anzupacken wird beklagt. Die Stadt ist zu sehr auf den Autoverkehr ausgerichtet. In Darmstadt gibt es zu viele Autos mit zu viel Priorität. Der Radverkehr sollte bei Planungen gleichberechtigt berücksichtigt werden.

Ampeln

Häufig in der Kritik stehen die Ampelschaltungen. Sie werden oft als "diskriminierend" empfunden. Die Grünphasen für den Radverkehr sind zu kurz. Bemängelt wird auch das "Betteln um Grün" über Taster. Die neuen "intelligenten Ampeln" stellen Radfahrer schlechter als zuvor und nützen im Wesentlichen dem Kraftverkehr.

Infrastruktur

Der bauliche Zustand des Radwegenetzes wird insgesamt als schlecht bewertet. An Kreuzungen sollten überall vorgezogene Haltelinien für Radfahrer angebracht werden. Die Absenkungen

der Radwege an Einmündungen sind oft mangelhaft ausgeführt. Viele Neuplanungen seien wenig fahrradtauglich. "Verschlimmbessern" wird dies genannt und den Planern wird ein Mangel an Qualifikation unterstellt. Bemängelt werden auch konkrete Missstände. Beispielsweise sollte die Einbahnstraße Bismarckstraße zwischen Herrngarten und Willy-Brandt-Platz für den Radverkehr freigegeben werden. Es gibt keine Ausweichstrecken für die Fußgängerzone. Die Fahrradstraße Wilhelminenstraße endet im Norden in einer Sackgasse. Das Schieben den Wilhelminenbuckel runter empfindet ein Radler als "entwürdigend". Die Möglichkeiten zur Mitnahme von Fahrrädern im öffentlichen Verkehr haben sich nach Einschätzung der Umfrageteilnehmer verschlechtert, da die Verkehrsmittel überlastet sind.

Kontrovers

Der Begriff Fahrradstraße wird häufig genannt und kontrovers bewertet. Für die einen ist es nur ein Verschwenden von Farbe und Geld, für die anderen eine willkommene Errungenschaft. Auch bei der Bewertung von Rad- und Schutzstreifen scheiden sich die Geister. Die einen finden Streifen auf der Fahrbahn super, die anderen würden lieber abgetrennt vom Kraftverkehr Rad fahren.

Fahrradparken

Gewünscht werden mehr Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum, besonders in der Innenstadt. Die unerfreuliche Entwicklung des Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof wird häufig erwähnt. Seit der Öffnung des Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof für Bahnreisende kommt es hier immer wieder zu chaotischen

Kasinostraße: Getrennter Fuß- und Radweg, dann gemeinsamer Fuß- und Radweg, dann Gehweg Radfahrer frei. Unstetige und unübersichtliche Radverkehrsführungen stehen in der Kritik der Darmstädter Radler.

Situationen durch hohes Fußverkehrsaufkommen. Über eine gestiegene Zahl von Fahrraddiebstählen und Vandalismus im Fahrradparkhaus wird berichtet.

Radwegenetz

Beim ADFC-Fahrradklima-Test beklagen die Teilnehmer die unstetigen und verwirrenden Führungsformen des Radverkehrs in Darmstadt. Wege enden häufig im "Nichts". Als ein lückenhafter "Flickenteppich" wird das Radwegenetz gesehen und sein baulicher Zustand wird als schlecht bewertet. Eine durchgehende Nord-Süd- und Ost-West-Verbindung, eine attraktive Verbindung von der City zum Hauptbahnhof sowie Umfahrungsmöglichkeiten für die Fußgängerzone stehen auf der Wunschliste der Radler.

Häufig geäußert wird der Wunsch nach mehr Rücksicht im Straßenverkehr. Diesen Aspekt sollten sich alle zu Herzen nehmen, denn hier kann jeder sofort einen Beitrag für ein besseres Fahrradklima im Darmstadt leisten.

Thomas Grän



Foto: Thomas Grän

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

Am **11. Februar 2020** 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 2019 und Bericht der Kassenprüfer
- Bericht des Vorstandes und Entlastung für 2019
- Haushaltsplan 2020 und Abstimmung darüber
- Wahl des neuen Vorstandes für 2020
- Wahl der Delegierten zur Landesversammlung 2020
- Wahl der Kassenprüfer für 2020
- 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 28.1.2020) 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

Lastenräder aus der Region

Kargon in Weiterstadt

Lastenräder gibt es zwar schon seit langem, deren Absatz ist jedoch in den letzten zwei Jahren rasant gestiegen. Aus diesem Anlass setzen wir unsere Artikelserie über Fahrradhersteller in Darmstadt und Umland mit der Lastenrad-Manufaktur Kargon aus Weiterstadt fort.

Ein Tüftler-Trio gründet ein Produktions-Startup

Andreas Muth-Hegener, Frank Hohmann (zwei junge Ingenieure) und Johannes Raschke (Industrie-Designer, später ausgestiegen) gründeten Ende 2017 die Firma. Schon vorher kam der erste gemeinsame Anlauf zustande mit einem selbstgebauten Prototyp-Lastenrad aus Kohlenstofffasern.

Auf ca. 100 m² einer angemieteten Teilfläche in einer Industriehalle gedeiht der Startup-Geist von Kargon. Kargon ist zudem eine der sechs beteiligten Firmen am Gründerzentrum Schneppenhausen. Im Juni 2018 lieferte Kargon sein erstes Serien-Lastenrad aus. Mittlerweile wurden über 150 Räder abgesetzt.

"Wir machen alles selbst"

Der Name ist schon Programm: Kargon bedeutet in der Weltsprache Esperanto "Fracht" oder "Ladung". Kargons Grundidee lautet, leichte, tragfähige, bezahlbare Lastenräder zu bauen. Da der Rahmenbau aus Kohlenstofffasern zu teuer und aufwändig wäre, wurde er zugunsten von Aluminium verworfen.

Kargon fertigt sämtliche Rahmen selbst (in Handarbeit) vor Ort. Geschäftsführer Andreas Muth-Hegener schneidet die Rohre zu und verschweißt sie miteinander mittels einer eigens konstruierten Schweißlehre. Nur die Lackierung des Rahmens (4 Grundfarben. Alle anderen RAL-Farben gegen Aufpreis erhältlich) erfolgt extern.

Frank Hohmann kümmert sich um die Endmontage, während der Dritte im Bunde, Eike Cepa, sich beim Design einbringt und die für den Vertrieb wichtige Internet-Präsenz pflegt. Derzeit werden ca. 200 Räder pro Jahr gebaut. Die Lieferzeit beträgt 4 bis 6 Wochen nach Eingang der Bestellung.

Leicht, tragfähig, wendig, in den Details durchdacht

Der Kargon-Rahmen wiegt nur 7 kg, kann 200 Kg Zuladung aufnehmen und wird mit klassischem Tretlager (unmotorisierte Variante, Gewicht mit High Frame ca. 24 kg) oder mit Aufnahme für einen Elektro-Motor gebaut. Komplett montiert mit E-Motor und Kinderkorb kommt das Rad fahrfertig auf ca. 37 kg, wesentlich leichter als viele Modelle auf dem Markt. Das geniale Lenksystem mit Seilzug und einem Einschlagwinkel von 90 Grad macht das Lastenrad trotz eines Radstands von ca. 200 cm extrem wendig. Der etwas längere Radstand sorgt für einen großzügigen Ladebereich (130 Liter Ladevolumen bei der High-Frame-Variante). Für dessen Ausstattung stehen zur Wahl Bodenplatten aus verschiedenen Materialien, High-Frame, Low-Frame oder Kids-Frame, Schutz-Planen, auf Wunsch mit jedem beliebigen Designdruck für Kreative oder Corporate-Identity.

Das Kids-Frame bietet eine zweier-Bank mit einem erprobten und leichtbedienbaren Y-Gurtsystem, das auch für einen Kindersitz passend ist. In Kürze kommt ein witterungsbeständiges Kinderverdeck als weitere Nachrüstooption hinzu.

In der Pedelec-Version sorgen der 48 Volt Mittelmotor von Continental mit bis zu 70 Nm Drehmoment in 4 Unterstufen und der 500 Wh Akku für gute Unterstützung und Reich-



Foto: Kargon GmbH

Die Rohre des zukünftigen Rahmens werden in einer Lehre eingespannt und geschweißt.

weite.

Ein paar weitere Feinheiten runden das Produkt ab: Der Rahmen ist so gebaut, dass für den optionalen Riemenantrieb kein Rahmenschloss erforderlich ist. Der Ständer mit Gasdruckfeder ist besonders leicht zu bedienen und sitzt am Unterbau während der Fahrt schön fest und leise.

Werbung und Vertrieb

Die Grundversion des Pedelec-Modells ONE Prime kostet 4590 Euro. Für diesen Preis erhält man eine außerordentlich alltagstaugliche Mobilitätslösung aus hochwertiger Handarbeit.

Kargon arbeitet zurzeit mit 20 Vertragshändlern bundesweit, die auch den Kundenservice vor Ort durchführen. Der überwiegende Anteil (ca. 80%) der verkauften Räder sind Pedelec-Versionen.

Kargon stellt auf einigen Fachmessen aus, wie der Spezi in Gernsheim, der Vélo Messerei in Berlin, Hamburg und Frankfurt oder dem Cargo-Bike-Festival. Die Werbung läuft fast ausschließlich über das Internet. Außerdem hat das Förderprogramm der Stadt Köln "Lastenräder für Köln" den dortigen Absatz mit etwa 20 Stück ordentlich angekurbelt.

Der Startup-Spirit

In vielerlei Hinsicht ist Kargon ein klassisches Startup-Unternehmen. Zwar ist die Firma nicht wie bei Bill Gates in einer Garage entstanden, doch ist die kleine Werkhalle relativ nah dran. Man geht locker miteinander um und ist hervorragend mit anderen jungen Technik-Startups vernetzt. „Das Unternehmen muss sich natürlich tragen, aber Wachstum ist nicht unser Hauptziel. Wir wollen innovativ sein, unser Produkt muss hervorragend sein und es muss uns Spaß machen.“ Mit dieser Aussage bringt Gründer Andreas Muth-Hegener die Firmenphilosophie auf den Punkt.

Und die Zukunft ?

Zurzeit sind die drei Gründer bei der Produktion ihres Erfolgsmodells stark eingebunden, obwohl sie sehr gerne mehr Zeit für weitere Innovationen und neue Modelle einsetzen würden. Mit einem neuen Mitarbeiter in der Produktion könnte das klappen, meint Andreas Muth-Hegener. Auch wenn der derzeitige Fach-

kräftemangel sicherlich eine Herausforderung darstellt, die Begeisterung und Aufbruchstimmung, die bei Kargon zu spüren sind, machen sie auch als potenziellen Arbeitgeber attraktiv.

Helga Hofmann und Xavier Marc

Gründerzentrum Schneppenhausen

Im kleinen Stadtteil Schneppenhausen bei Weiterstadt ist seit etwa zwei Jahren in der Egerländer Str. 6 ein Cluster von sechs Ingenieur-Firmen ansässig, zu dem die Firma Kargon angehört. Die sechs Firmen arbeiten für viele Industriekunden in den verschiedensten Branchen an der Entwicklung, Fertigung und Prüfung innovativer Verbundwerkstoffe vorwiegend aus Glas- und Kohlenstofffasern. Die Initiative kam von Dr. Christoph Möller, Geschäftsführer von ICM-Composite, einem Spinoff-Unternehmen der Technischen Universität Darmstadt. Die sechs Firmen helfen sich gegenseitig und tauschen sich ständig über neue Entwicklungsideen aus. Reine Gründersynergie!



Foto: Kargon GmbH

Für die Kettenstreben werden flache Vierkantrohre gebogen.

Lastenräder für Köln

Die Stadt Köln hat im ersten Halbjahr 2019 die Anschaffung von Lastenrädern durch Gewerbe, Vereine, freie Trägerschaften, Wohngemeinschaften und Haushaltszusammenschlüsse kräftig gefördert. Mit Zuschüssen von bis zu 2.500 Euro pro Lastenrad bzw. 3.000 Euro pro Gespann (Lastenrad und Anhänger) hat die Stadt Köln den Lastenradabsatz angeschoben. 900 Förderanträge sind eingereicht worden, wobei 55% von Gewerbetreibenden und Freiberuflern kamen. Unter der Kategorie Wohngemeinschaften und Haushaltszusammenschlüsse haben 700 Familien von diesem Programm profitiert. Insgesamt hat die Stadt Köln 1,9 Millionen Euro in dieses Programm investiert.

Der Hintergrund: Köln - wie Darmstadt - hat derzeit massive Luftreinhaltungs- und Verkehrsprobleme und will deswegen bis 2030 den Radverkehrsanteil auf 30% erhöhen - genau wie Darmstadt.



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

Darmstädter Str. 15
64342 Seeheim

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



Zeit, dass sich was dreht - Mit dem Rad zur Schule

Was Fahrradfahren und Schule miteinander zu tun haben

Pädagogen und Mediziner sind sich einig: Kinder mit einem „bewegten Schulweg“ – ob zu Fuß oder mit dem Fahrrad – sind ausgeglichener und die Bewegung an der frischen Luft stärkt die Abwehrkräfte des Immunsystems und erhöht die Konzentrationsfähigkeit. Neurologen und Psychologen (siehe Kasten auf Seite 16) weisen immer wieder auf den Zusammenhang zwischen körperlicher Bewegung und motorischer und kognitiver Entwicklung hin. Abgesehen davon prägt die Wahl des für den Schulweg genutzten Verkehrsmittels die Art und Weise, wie Kinder ihre Umwelt wahrnehmen. Dies zeigen die Ergebnisse des Wettbewerbs „Zu Fuß zur Schule“ des Netzwerks Schule + Mobilität der Stadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg, das sich u. a. mit Konzepten für sichere Schulwege befasst.



Foto: Joachim Ackermann

Anmelden zum Geschicklichkeitsparcours der Jugendverkehrsschule Groß-Gerau.

Eigenständig mobil zu sein ist der Wunsch vieler Kinder und Jugendlicher

Nach dem Laufen Lernen ist das Radfahren der nächste große Schritt in die selbständige Mobilität. Ob auf dem Weg in die Schule, zu Freunden oder in den Verein, das Fahrrad eröffnet Kindern und Jugendlichen selbstständiges Mobilsein und damit vielfältige Möglichkeiten für Bildung und Freizeitgestaltung. Insgesamt kann das Fahrrad also gerade in den Anfängen eines Menschenlebens prägend sein für die persönliche Entwicklung eines Individuums und dessen Freiheitsempfinden.

Soll sich das Fahrrad auch als Teil einer zukunftsfähigen Mobilität durchsetzen und nicht nur als notwendiges Übel mangels anderer Möglichkeiten verstanden werden, führt an der Schule als Ort des Lernens kein Weg vorbei. Mobilitätsmuster und -kompetenzen, die Kinder heute erwerben, prägen ihr späteres Mobilitätsverhalten als Erwachsene. "Was Hänschen nicht lernt, lernt Hans nimmermehr!" Zum Thema Bildung und Mobilität bestehen dabei viele (abstrakte und konkrete) Ideen und Ansätze.

Schulen in Hessen haben einen klaren Auftrag zur Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung, der sich aus § 6 IV des Hessischen Schulgesetzes ableitet. Ein gemeinsamer Erlass des Hessischen Kultusministeriums und des Innenministeriums aus dem Jahr 2010 hat diesem Auftrag zusätzlich Ausdruck verliehen. Die Kultusministerkonferenz (KMK) hat 2012 in einer Empfehlung zum Themenkomplex Verkehr & Mobilität die Zielsetzung einer zukunftsfähigen Mobilität wie folgt definiert: „Mobilitäts- und Verkehrserziehung befähigt Schülerinnen und Schüler, sich mit den Anforderungen des heutigen Verkehrs, seinen Auswirkungen auf Menschen und Umwelt sowie mit der Entwicklung einer zukunftsfähigen Mobilität auseinanderzusetzen.“

„Fridays for Future“ hat genau diese Forderungen der KMK auf dem Schirm, wenn Jugendliche mehr Klimaschutz auch durch ein zukunftsfähiges Mobilitätsverhalten einklagen. 1,5 Millionen Bürger waren am 20.9.2019 auf den Straßen, um für gerechte Klimaschutzziele zu demonstrieren.

Wir müssen das Rad nicht neu erfinden, aber eine neue Geschichte vom Rad erzählen

Das Land Hessen verfolgt mit dem Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement und dessen Programm BESSER ZUR SCHULE das Ziel, den Verkehr von und zur Schule sicherer, nachhaltiger und umweltfreundlicher zu gestalten sowie bei Kindern und Jugendlichen ein bewusstes Mobilitätsverhalten zu fördern. Das Zentrum soll Schulen, Schulträger und Kommunen beraten und qualifizieren, um schulisches Mobilitätsmanagement umzusetzen und strukturell zu verankern. Hier seien nur zwei Programmbausteine genannt.

Mittels Schulradroutenplaner kann jeder am Rechner oder per App auf einem eigens für Schulen erarbeiteten Schülerradroutennetz eine sichere Route zu ihrer Schule ermitteln.

Mit dem „landesweiten Wettbewerb Schulradeln“ wurde ein neuer Anreiz zur Nutzung des Fahrrads geschaffen. Ziel des Wettbewerbs ist es, die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen zu fördern und den Zusammenhang zwischen Verkehrsmittelwahl und deren Auswirkungen auf die Umwelt verstehen zu lernen. Die Schulen mit den größten Teams und mit den meisten geradelten Kilometern werden am 13. November 2019 zur Prämierung nach Wiesbaden eingeladen.

Wichtig sind aktive Eltern, fahrradaffine Lehrer und die schulischen Gremien

Im Schulalltag birgt Bildung für Nachhaltige Entwicklung die Möglichkeit, eigenes Mobilitätsverhalten zu reflektieren. Dabei bietet kein anderes Verkehrsmittel so viele Anknüpfungspunkte für schulische Aktivitäten wie das Fahrrad. Neben Klassenfahrten und Wandertagen ergeben sich vielfältige Möglichkeiten für Projekttag oder Arbeitsgruppen im Rahmen von Ganztags-schulmodellen. Als Beispiel kann die AG Fahrradwerkstatt an der Albrecht Dürer-Schule in Weiterstadt genannt werden. Die AG ist ein schülergeführter Wartungs- und Reparaturbetrieb und hat zudem ein kleines Leihradsystem ins Leben gerufen.

Einen anderen Ansatz bieten Bikeschools, wie z. B. die Ernst

Reuter-Schule in Groß-Umstadt. „Das Fahrrad ist zugleich ein umweltfreundliches, gesundes und preiswertes Verkehrsmittel wie ein vielseitiges Sportgerät. Es ermöglicht Naturerlebnisse, neue Bewegungserfahrungen und das Ausloten der eigenen Belastungsgrenze“, erklärt Thorsten Lerch, Vorsitzender des Bikepool Hessen e. V. Durch den gemeinnützigen Verein Bikepool Hessen e. V., die AOK Hessen und das Hessische Kultusministerium können jedes Jahr ca. 20 zusätzliche Schulen mit Mountainbikes ausgestattet werden.

Solch partizipative Ansätze motivieren Kinder und Jugendliche, aktiv zu werden. Das zeigt auch der Wettbewerb Schulradeln: 1.700.000 km wurden beim diesjährigen Wettbewerb in Hessen bisher erradelt.



Foto: Joachim Ackermann

Sekundarschüler in Aktion beim Mobilitätsfest der Albrecht-Dürer-Schule in Weiterstadt.

Das Wichtigste ist eine gute Fahrrad-Infrastruktur

Wir können jedoch nicht erwarten, dass sich Verkehrsteilnehmer vermehrt aufs Rad schwingen, wenn dies objektiv zu gefährlich ist. Verkehr und Mobilität müssen grundsätzlich neu gedacht werden. Um dem Rad mehr Platz einzuräumen, braucht es

politischen Willen und mehr finanzielle Mittel für sichere Fahrradwegenetze, Fahrradstraßen und ausreichend Abstellanlagen. In der Pflicht stehen hier vor allem die Städte und Gemeinden.

Joachim Ackermann

Runder Tisch Radverkehr Weiterstadt

Auf Anregung der ADFC-Ortsgruppe hat sich in Weiterstadt im November 2018 ein Runder Tisch Radverkehr etabliert. Mitglieder sind u. a. die Straßenbauverwaltung, Verkehrsbehörde, Stadtverordnete und ADFC. Die dritte Sitzung des Runden Tisches im September hatte zwei Schwerpunktthemen: Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung und die Einrichtung von Fahrradstraßen.

Fahrradstraße

Die erste Fahrradstraße in Weiterstadt soll von Braunshardt im Westen über den Klein-Gerauer Weg, Kreuzstraße und Bordwandweg bis an die Einmündung der B 3 in die B 42 führen. Die Stadtverwaltung hat dazu erste Planungsschritte eingeleitet und prüft derzeit die Umsetzungsmöglichkeiten. Dabei könnte auch der geschotterte Waldweg zwischen Ende Bordwandweg und Lagerstraße asphaltiert werden. Dies wird seit Jahren von Radfahrern gewünscht und ist Teil des Radverkehrskonzepts des Landkreises.

Öffnung von Einbahnstraßen

Keine guten Nachrichten gibt es zur Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr. Der ADFC hat um die Freigabe aller geeigneten Einbahnstraßen in Weiterstadt gebeten. Leider ist die Freigabe von Hauptstraße und Wixhäuser Straße in Gräfenhausen für das Radfahren abgelehnt worden.

Diese beiden Straßen sind 2016 umgestaltet worden. Zusammen der parallel verlaufenden Schloßgasse wurden sie zu Einbahnstraßen umgewidmet. Aus Sicherheitsgründen könne keine Freigabe für das Radfahren erfolgen, da nur unzureichende Schleppkurven für die Gelenkbusse des Linienverkehrs vorhan-



Foto: Thomas Grän

Die Hauptstraße und Wixhäuser Straße in Gräfenhausen bleiben aus Sicherheitsgründen für das Radfahren gegen die Einbahnstraßenrichtung gesperrt. Unfälle mit den Gelenkbusen werden befürchtet. Der ADFC sieht keine besonderen Gefahren, wenn die Verkehrsteilnehmer Rücksicht aufeinander nehmen.

gen seien. Radfahrer könnten zwischen Bus und Bordsteinen eingeklemmt werden, so die Stadt. Der ADFC sieht hingegen keinen besonderen Gefahren bei einer Freigabe, denn mittlerweile gibt es ja schon drei Jahre unfallfreier Erfahrungen mit dem ordnungswidrigen Radfahren gegen die Einbahnstraße. Der ADFC wird sich weiterhin für die Freigabe einsetzen. Besser sieht es für die Öffnung der Schloßgasse in Gräfenhausen aus. Nach leichten Umbaumaßnahmen kann diese Einbahnstraße bald für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden.

Thomas Grän

Eltern-Taxis in Seeheim-Jugenheim

Gefährliche Zuspitzung

Über die zahllosen Elterntaxis rund um das Schuldorf und deren oft rücksichtslose und gefährliche Fahrweise wurde schon berichtet (Ausgabe 1/2019, Seite 9). Im neuen Schuljahr hat sich die Lage noch weiter zuspitzt.

Die Sandstraße ist eine enge Anwohnersackgasse in Seeheim. Sie ist als Fahrradstraße nach Straßenverkehrsordnung (StVO) ausgewiesen und erschließt die Nordseite des Schuldorf-Campus. Hier ist das Schulverkehrsaufkommen in letzter Zeit stark angewachsen. Dadurch werden Radfahrer und Fußgänger immer häufiger bedrängt und gefährdet sowie Anwohner belästigt.

Spontane Aktion sorgt für öffentliche Aufmerksamkeit

Als Reaktion auf die zunehmende grobe Missachtung der Fahrradstraßen-Regelung und im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche radelte eine kleine Gruppe von Anwohnern, Gemeindevertretern der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und ADFC-Mitgliedern am 23. September zur frühen Schuldorf-Spitzenzeit in der Sandstraße mit. Mit Transparenten und Schwimmmudeln als Abstandshalter erhielt die kleine Gruppe viel Aufmerksamkeit.

Allein wegen des übermäßigen PKW-Andrangs brach an diesem Tag der Verkehr in der engen Sackgasse binnen kurzer Zeit komplett zusammen. Die kleine Radfahrer-Gruppe konnte minutenlang nicht mehr vorankommen. Die Abgase aus den vielen hochgezüchteten, leerlaufenden Motoren verpesteten die Luft. Ein klangvolles Hupkonzert setzte an, von markanten vokalen Beiträgen einiger Eltern-Taxi-Driver begleitet. Das Magazin Kettenblatt verzichtet – anders als die regionale Tagespresse – auf Zitate von abfälligen Sprüchen aus diesem Konzert.

Die letzten Meter zu Fuß. Eine Zumutung?

Wohl gemerkt: Eltern, die Ihre Kinder zum Schuldorf fahren möchten, steht alternativ zur Sandstraße am südlichen Rand des Schuldorf-Campus eine großzügige Kiss & Ride-Anlage zur Verfügung. Viele wollen diese Anlage aber nicht benutzen, weil ihr Kind zu Fuß durch den autofreien Schuldorf-Campus weiterlaufen müsste. Der ADFC stellt hier die Frage, ob eine solche elterliche Einstellung im Einklang mit der pädagogischen Konzeption des Schuldorfs steht.

Geschützter Verkehrsraum gekapert und zweckentfremdet

Die ausgewiesene Fahrradstraße in der Sandstraße ist für Kraftfahrzeuge zwar freigegeben, Radfahrer haben dort aber Vorrang und dürfen nebeneinander fahren. Autofahrer müssen sich dem Radverkehr unterordnen, was viele Elterntaxis alltäglich und wissentlich ignorieren. Dieses verbreitete ordnungswidrige Verhalten bleibt leider meist ungeahndet. Faktisch wird Radfahrern und Fußgängern ein geschützter Verkehrsraum von einer unrechtmäßig dominanten, stark motorisierten Elternmin-



Foto: Sandra Diehm

Verkehrte Welt: Auf der Fahrradstraße werden Radfahrer durch PKW blockiert!

derheit entzogen. Der ADFC fragt erneut öffentlich, ob das im Einklang mit den im Schuldorf vermittelten Werten des guten gesellschaftlichen Zusammenhalts steht.

Und der Bürgermeister?

Im Bundesland Hessen sind Bürgermeister innerorts für die Ordnung im Straßenverkehr allein zuständig und verantwortlich. Nicht mal die Gemeindeparlamente dürfen hier mitreden. Von dieser weitgehenden Befugnis sollte Bürgermeister Alexander Kreissl (CDU) endlich den gebotenen Gebrauch machen. Denn täglich zur Schuldorf-Spitzenzeit ist in der Sandstraße für Feuerwehr und Notarzt im Falle eines Notfalleinsatzes kein Durchkommen möglich. Es geht um öffentliche Gefahrenabwehr schlechthin.

Dringender Aufruf zum Gespräch

Muss erst ein Kind verunglücken, damit die Verantwortlichen aktiv werden? Der ADFC appelliert an die Schulleitung und Elternschaft des Schuldorfs sowie an die Gemeinde und den Landkreis als Träger der Schule miteinander zu sprechen. Die Sandstraße muss den Fußgängern, Radfahrern und Anwohnern gehören. Vom neuen Schuldezernenten des Landkreises Darmstadt Dieburg wird ein kooperativer Beitrag erwartet. Der ADFC ist gesprächsbereit.

Xavier Marc

In einer Studie hat Frau Dr. Jessica Westman von der Universität Karlstad die Auswirkungen des Schulwegs auf das Wohlbefinden und die Leistung von Schülern untersucht. Weil der Schulweg auch dazu diene, die Umwelt zu erforschen und die Beziehungen zu Mitschülern und Freunden zu pflegen, sei das Bringen der Schüler durch die Eltern mit dem Auto nicht sinnvoll!
<https://www.kau.se/en/ctf/news/children-who-travel-school-independently-are-more-satisfied-and-perform-better-school>



Wunderschön! Von Aachen nach Trier

Und weiter über Hermeskeil, Bad Kreuznach und Mainz zurück nach Darmstadt

Die ursprüngliche Idee zu dieser Radtour stammt aus einer Sendung des WDR am 28.5.2018. Wir haben diesen Vorschlag aufgegriffen und uns die nötigen Informationen verschafft. Anfang August ging es dann los.

Planung

Zur Tour des WDR haben wir uns die Aufbereitung der VHS Bremen aus dem Netz geladen, mit der wir auf den ersten 230 km unserer Reise von Aachen bis Trier routen wollten. Für die Anreise nach Aachen waren für die Räder Stellplätze bei der Bahn gebucht. Weiter sollte es von Trier entlang der Ruwer nach Hermeskeil und weiter über Nonnweiler in Richtung Nahe gehen. An Nahe und Rhein entlang wollten wir Mainz erreichen.

Von Aachen nach Trier

Der Weg aus Aachen war dank des Tracks auf dem Radcomputer leicht gefunden. Der Vennbahnradweg geht zwar stetig bergauf, aber die Steigung mit max. 3 % ist leicht zu schaffen. Der Blick übers hohe Venn und die Fahrt über Brücken und durch Tunnel hat uns für die Mühen entschädigt. Besonders in Belgien waren die Markierungen auf dem Weg so aufgebracht, dass auch kreuzende Straßen sicher zu queren waren.

Leider haben wir in Waimes einen falschen Abzweig genommen und mussten in Malmedy umkehren und die Strecke bergauf zurückfahren. So war gleich die erste Etappe bis Iveldingen mit knapp 100 km recht lang.

Da für den zweiten Tag in Westen starker Regen angedroht war, haben wir kurz entschlossen unsere Pläne geändert. Bis St. Vith sind wir weiter auf dem Vennbahnradweg gefahren. Dann hieß es abdrehen auf den Eifel-Ardennen-Radweg in Richtung Prüm/Gerolstein. Auf dem Weg nach Gerolstein waren drei heftige Steigungen zu überwinden, bevor wir dann mehr oder weniger bergab in den Ort rollen konnten.

Nach der Übernachtung in Gerolstein, das uns so gar nicht gefallen hat, führte uns die Strecke durchs Kylltal bis auf zwei heftige Steigungen stetig bergab. In Kordel hat Klaus sich dann den zweiten Navigationsfehler geleistet. Er hatte gehofft, an der ausgeschilderten Baustelle vorbei die Räder schieben zu können. Leider mussten wir nach fünf Kilometern feststellen, dass es dazu keine Chance gab. Pech, also wieder zurück.



Foto: Klaus Görge



Foto: Klaus Görge

In regelmäßigen Abständen gibt es gemütliche Rastplätze für die Radwanderer.

Von Trier nach Mainz

Die Straße aus Trier in Richtung Ruwer war zwar viel befahren, aber da es nur ein kurzes Stück war, fanden wir das erträglich. Einmal im Ruwer-Tal ging's auf dem Ruwer-Hochwald-Radweg von Ruwer nach Hermeskeil immer leicht bergauf. Aber wie auf allen Bahnradwegen war die Steigung moderat und hat uns nicht aus der Puste gebracht.

Von Hermeskeil bis Nonnweiler wollten wir auf dem Primstal-Radweg fahren. Das Höhenprofil des GPS-Tracks sah schrecklich aus. Aber da es nur ein sehr kurzes Stück war, wollten wir es trotzdem riskieren. Am Ende war die Strecke zwar recht grob geschottert, aber die erwarteten Steigungen gab es so nicht wirklich. Glück gehabt.

Auf Saar- und Nahe-Radweg fuhren wir jetzt stetig in Richtung Westen. Auf dem Saarradweg gab's zwar viele schöne Wanderwege. Leider waren sie teilweise nur sehr grob geschottert und führten steil bergauf und bergab. Mit Gepäck nur schwer zu fahren, deshalb haben wir von Neubrücke bis Kirn die Bahn genommen. Von da rollten wir auf autofreien, asphaltierten Wegen, oft mit Blick auf die Nahe, nach Bad Kreuznach.

Nachdem wir einmal aus Bad Kreuznach raus waren, verlief der letzte Tag der Tour erst gemütlich durchs Nahetal bis Bingen und weiter im Rheintal bis Mainz. Ab Mainz sind wir dann wie geplant mit dem Zug nach Darmstadt gefahren und dann die letzten km auf dem Rad nach Hause.

Statistik

Wir sind in den sechs Tagen 468 km mit 3.115 Höhenmetern gefahren. Wir waren auf folgenden Radwegen unterwegs:

- Vennbahn-Radweg von Aachen nach St. Vith
- Eifel-Ardennen-Radweg nach Gerolstein
- Kylltal-Radweg nach Trier (Kordel)
- Ruwer-Hochwald Radweg nach Hermeskeil
- Primstal Radweg nach Nonnweiler
- Saarland-Radweg nach Türkismühle
- Nahe-Radweg nach Bingen
- Rhein-Radweg von Bingen nach Mainz

Renate Ehlerding, Klaus Görge

Im Kreuzungsbereich ist der Vennbahnradweg auffällig markiert.

Die Hoffnungstour

Radfahren für einen guten Zweck



Foto: Klaus Görjen

Krebs ist was ganz Schlimmes. Und Krebs bei Kindern ist für mich gefühlt noch viel schlimmer. Wenn es also eine Tour gibt, bei der Spenden für krebskranke Kinder gesammelt werden, steige ich gerne mit aufs Rad.

Die Geschichte der Tour der Hoffnung

Im August fand mit Startort Gießen bereits die 36. Tour der Hoffnung statt. Das ist eine mehrtägige Radtour mit prominenter Beteiligung, bei der in den letzten 35 Jahren mehr als dreißig Millionen Euro an Spendengeldern für krebskranke Kinder gesammelt wurden. Sozusagen der kleine Bruder dieser Veranstaltung findet dieses Jahr bereits zum zwölften Mal – inzwischen unter dem Namen Hoffnungstour – in Dieburg statt. Die Spensammler sind auf Strecken von 33, 66 und 99 km unterwegs und haben alleine in diesem Jahr mehr als 9.000 Euro an Spendengeldern eingesammelt.

Die Hoffnungstour 2019

Gefahren wird im geschlossenen Verband und je nach Größe des Feldes ist bei den Autofahrern schon Geduld gefragt. Aber ungeduldige Fahrer, nachdem man ihnen erklärt hat, worum es ging, sollen auch schon ziemlich tief in die Brieftasche gegriffen haben.

Am Sonntag, dem 23. Juni, trafen sich auf dem Dieburger Marktplatz mehrere hundert Radler, die die drei vorbereiteten Strecken in Angriff nehmen wollten. Da die Tour vom ADFC unterstützt wird, war es nicht verwunderlich, dass ich einige bekannte Gesichter am Start gesehen habe. Nach einer kurzen Begrüßung ging es dann auf die 99 km Strecke.

Die Streckensicherung wurde bei Bedarf von einigen Radfahrern übernommen und hat hervorragend geklappt. Dafür hier mein Dank an alle Beteiligten. Am Schluss der Gruppe fuhr ein

Krankenwagen mit.

Die Tour führte raus aus Dieburg über Messel, Münster und Eppertshausen nach Babenhausen und weiter nach Schaafheim. Dort war die erste Rast und jeder konnte noch mal etwas essen und die Flaschen auffüllen, bevor es dann weiter in Richtung Odenwald ging. Die Strecke führte, wo immer möglich, auf Nebenstraßen und asphaltierten Wirtschaftswegen. Ich habe mal wieder Verbindungen entdeckt, die ich so noch nicht kannte.

Schon hinter Wenigumstadt ging es das erste Mal richtig hoch. Triathleten kennen dieses Stück der ehemaligen Moret-Radstrecke. Die Steigungen fuhr jeder in seinem eigenen Tempo. Wenn's richtig hart wurde, ist der eine oder andere einfach abgestiegen. Auch ich habe bei (deutlich) mehr als 10 % mein Rad geschoben.

Wieder im Tal erreichten wir Mömlingen und fuhren von da über Hainstadt den Berg hoch bis fast auf die Höhe der Burg Breuberg. Sandbach und Höchst waren die nächsten Stationen, bevor der Weg in einem Nebental über Pfirschnbach nach Anelsbach führte. Dort gab es in der Abfahrt leider einen Sturz, der den Einsatz unseres Krankenwagens notwendig machte.

Von da fuhr jeder in seinem eigenen Tempo den längeren Anstieg zur zweiten Rast an der Haselburg. Die Haselburg ist eine alte römische Villa, die seit 1979 freigelegt wurde. Hier erwarteten uns nicht nur ausreichend Getränke und leckerer Kuchen, sondern auch einige gefüllte Spendenbüchsen, die wir gerne in ein Begleitfahrzeug geladen haben.

Ein letzter Anstieg nach Hummetroth und Hassenroth, dann führte die Route fast nur noch bergab über Klingen, Lengfeld, Groß-Umstadt und schließlich über Münster zurück nach Dieburg. Zum Abschluss haben wir noch gemütlich auf dem Gelände des DJK SV Viktoria Dieburg e. V. zusammengesessen.

Fazit

Radeln für einen guten Zweck war das Motto. Ja und dann hat es auch noch richtig Spaß gemacht. Es wurde im Feld sehr diszipliniert gefahren und mit einem Schnitt von knapp 25 km/h waren wir für eine so große Hobbytruppe wirklich nicht langsam.

Auch die anderen Verkehrsteilnehmer sind sehr rücksichtsvoll mit uns umgegangen. Das ist wirklich nicht immer so. Auf knapp 100 km sind wir gerade zwei oder drei Mal von ungeduldigen Zeitgenossen überholt worden. Und böse angehupt hat uns eigentlich auch keiner.

Eine rundum gelungene Veranstaltung. Wer Zeit und Lust hat, sollte nächstes Jahr einfach mitfahren.

Klaus Görjen

Die ersten Radler bei der Rast an der Haselburg.



Foto: Klaus Görjen

Sommerzeit ist Picknickzeit!

Auf ins Grüne! Der ADFC verbindet Radfahren und Picknicken

Das Tourenprogramm des ADFC ist vielfältig. Unsere Tourenleiter bringen ihre Mitradlerinnen und Mitradler nicht nur an schöne Orte, sondern gestalten je nach Jahreszeit auch ein attraktives Programm.

Sommerzeit ist Picknickzeit! Und das bedeutet, dass sich diese nicht nur auf Familienausflüge, Wanderungen, romantische Picknicks bei Mondschein und welchen Gelegenheiten auch immer beschränkt. Nein! Auch beim ADFC Darmstadt-Dieburg e. V. erleben wir die herrlichsten Picknicks jeden ersten und dritten Mittwohabend im Monat – und das nicht nur zur Sommerzeit, sondern in den Monaten von April bis Oktober.

Die Ziele

Bei den „leichten Touren mit Picknick“ der regelmäßigen Mittwohabend-Touren durchradeln wir die Umgebung rund um Darmstadt in alle Himmelsrichtungen, egal ob ins Ried, an die Bergstraße, Richtung Norden oder wohin uns auch immer Vorschläge und Wünsche von Teilnehmern nach Abwägung der Wetterbedingungen und Gruppendynamik ansonsten ziehen. Entweder führen uns die erfahrenen Tourenleiter zu schönen sonnigen oder schattigen Plätzen in Wald und Flur, auf Wiesen, an Seen, in Kräutergärten, auf Höhen oder an sonstigen Orten. Sie wissen genau, welches Tourenziel passt und wo sich geeignete Tische und Bänke finden, die zum Pausieren sowie Picknicken einladen.

Das kulinarische Begleitprogramm

Kaum sind die Räder abgestellt, werden die Radtaschen geleert und im Handumdrehen füllt sich der Tisch mit leckeren Köstlichkeiten. Der „harte Kern“ der aktiven ADFC-Radler zaubert die herrlichsten Picknickzutaten mit herzhaften und süßen Snacks, Getränken, Baguette, Gemüse usw. aus den Radtaschen, denn Abendessen gab es bei den meisten noch nicht.

Die reichlich gedeckte Tafel komplettiert als Highlight Karl-Peters Kuchen, nebst frischem Kaffee. Der Hobbybäcker aus dem Odenwälder Grasellenbach verwöhnt uns seit Jahren zu fast jeder Picknicktour mit Selbstgebackenem. Kein Kuchen ist wie der vorherige, alle sehen verführerisch aus und schmecken unglaublich lecker. Meistens zaubert Karl-Peter sogar saisonale Gaumenfreuden, z. B. in der Erdbeer- oder Zwetschgenzeit. Alle Sorten finden jede Menge Liebhaber.

Auf dem Gepäckträger seines Fahrrades transportiert „unser Karl-Peter“ Kuchenblech oder Springform durch Wald und Flur



Foto: Patrick Closhen



Foto: Willi Kraus

Alles was das Herz begehrt!

bis zum Picknickort. Er ist ein wahrer Künstler. So sind unsere Picknicktouren auf jeden Fall etwas Besonderes und alle freuen sich im Vorfeld auf die bevorstehende Kuchen-Überraschung. Wir danken Karl-Peter sehr, dass er unsere Picknicks so wunderbar versüßt.

Für eine Diät eignen sich diese „leichte Touren mit Picknick“ wohl nicht? Na ja, an den anderen Mittwohabenden gibt es ja „anspruchsvolle Touren“ bei unserer Ortsgruppe. Schaut einfach mal in die „Radtouren des ADFC Darmstadt-Dieburg“ unter <https://www.adfc-darmstadt.de>. Spätestens im April 2020 gibt es wieder neue Picknicktouren nach der Winterpause. Obwohl wir sogar bei Wintertouren genießen können, wenn Karl-Peter in der Vorweihnachtszeit den leckersten Stollen auspackt, den ich persönlich gegessen habe...

Meine Empfehlung: Es lohnt sich in jeder Hinsicht, sich den Mittwohabendtouren anzuschließen.

Bärbel Kamisch

Kann man einer solchen Versuchung widerstehen?

#aussteigen

Ein Signal für die Verkehrswende

Unter dem Motto „Raus aus dem Verbrennungsmotor – Verkehrswende jetzt!“ haben am Samstag, 14. September 2019, über 25.000 Menschen in Frankfurt vor dem Eingang zur Internationalen Automobilausstellung (IAA) demonstriert.

Es ging um die Verkehrswende, aber auch um den Klimaschutz: Der motorisierte Verkehr erzeugt zu viel CO2 und leistet seit Jahren keinen Beitrag zur Reduktion. Diese wäre für die Einhaltung des 1,5-Grad-Ziels aus dem Klimaschutzabkommen von Paris aber dringend notwendig.

Sternfahrt aus allen Richtungen

Insgesamt machten sich mehr als 18.000 Menschen auf dem Fahrrad gemeinsam auf den Weg und nährten sich sternförmig von allen Seiten Frankfurt. Unser „Finger“ startete am Vormittag in Darmstadt schon mit einer vierstelligen Teilnehmerzahl vom Luisenplatz, nachdem viele Aktive aus Darmstadt und den Orten östlich, südlich und westlich zusammengekommen waren. Wir begrüßten die Fahrradgruppen aus Mannheim und Heidelberg. Aber auch aus Stuttgart waren einige ganz hart gesottene Aktivistinnen und Aktivisten um Mitternacht gestartet und hatten um kurz nach 10:00 Uhr auf dem Luisenplatz schon 162 km in den Beinen. Die restlichen 40 km nach Frankfurt waren dann ein Kinderspiel.

Die Fahrtzeit von Darmstadt aus war so bemessen, dass auch Familien mit den jüngsten Radlerinnen und Radlern mithalten konnten. Der VCD brachte zwei Lastenräder vollbeladen mit Wasser, Apfelschorle, Tee, Kaffee, Obst, Brötchen und Gebäck zur freien Verfügung mit. Die Backwaren stammten von Foodsharing Darmstadt und waren vor der Vernichtung gerettete Lebensmittel, die auch noch gut schmeckten.

Wir fuhren unter Polizeischutz und dem Einsatz ungezählter Ordnerinnen und Ordner nach Norden aus der Stadt und folgten in weiten Teilen der abgesperrten B3. In Offenbach ging es zusammen mit dem „Finger“ aus Groß-Gerau und Dieburg an der



Foto: Thomas Grän

„Mehr Platz fürs Rad“, das galt am 14. September wirklich!

Anschlussstelle Taunusring auf die A661. Kurz vor Erreichen der IAA wurde der Zug dann von einer Kindergruppe (Kidical Ride) angeführt und traf mit Demonstrierenden zu Fuß zusammen, sodass wir letztlich 25.000 Menschen zählten.

Abschluss in Frankfurt

Dort hatte das Aktionsbündnis aus ADFC, BUND, Campact, Deutsche Umwelthilfe, Greenpeace, NaturFreunde Deutschlands und VCD bereits seine Pavillons aufgeschlagen und wir ließen den Tag bei netten Gesprächen und fleißigen Netzwerken mit Aktiven aus ganz Deutschland ausklingen.

Parallel mobilisierte das ganze Wochenende das Bündnis „Sand im Getriebe“ Aktionen des zivilen Ungehorsams rund um die IAA. Die Aktivistinnen und Aktivisten blockierten Zugänge und unterstrichen, dass sie ein „Weiter so“ der Automobilfirmen nicht akzeptieren würden.

David Grünewald

Klimastreik 2019

Gemeinsam für Klimaschutz und umweltfreundlichen Verkehr

Am 20.09. demonstrierten allein in Deutschland 1,4 Millionen Menschen für mehr Klimaschutz. Auch in Darmstadt hatte ein breites Bündnis zum Klimastreik aufgerufen, mit dabei auch der lokale VCD. Denn Klimaschutz bedeutet auch die dringend notwendige Verkehrswende. Hierin sind sich die Beteiligten einig.

Insgesamt 12.000 Demonstrierende seien in den drei Demofingern stadteinwärts gezogen, meldete die Polizei. Damit war dies die größte Demonstration, die Darmstadt seit Jahren erlebt hat. Gemeinsam liefen die Demonstrationen zum zentralen Straßenfest zwischen Schloss und Darmstadttium. Hier stand die sonst nur von KFZ genutzte Fahrbahn ausschließlich dem Fußverkehr zur Verfügung.

Mittendrin waren wir als VCD natürlich auch mit unserem Stand vertreten. Neben der von uns organisierten Kreide, die nicht nur bei den Kindern sehr beliebt war, interessierten sich viele Menschen auch für die Arbeit und teilweise auch für Mitgliedschaften beim VCD. Denn insbesondere für junge Aktivist*innen und Familien macht der VCD mit der Kampagne

„Spielstraße“ City-Ring am 20. September 2019.

„Jetzt ist der Moment“ Angebote für besseren Verkehr.

Die Nachricht über das unbefriedigende Klimapaket der Bundesregierung führte zu Ärger und Enttäuschung bei den Anwesenden, doch dies spornte sie eher an. Und so wurde noch mehrere Stunden für ein besseres Klima demonstriert und gefeiert.

Stephan Voeth



Foto: David Grünewald

Ghostbikes

Traurige Mahnmale für die Verkehrssicherheit

In den vergangenen Jahren tauchen vermehrt weiß lackierte Fahrräder im Stadtbild in und um Darmstadt auf. Die Räder finden sich an Orten, an denen Menschen mit ihrem Fahrrad in tödliche Unfälle verwickelt wurden. Sie sollen den Angehörigen einen Ort zur Trauer bieten und allen ein Mahnmal sein, mehr auf die Sicherheit im Straßenverkehr zu achten.

Verkehrssicherheit hängt vom Können und Verhalten der Verkehrsteilnehmenden, Ausstattung und Zustand ihrer Fahrzeuge und der Gestaltung der Infrastruktur ab. Passieren Unfälle, versagen in der Regel eine oder mehrere dieser Komponenten.

Ausgangspunkt Fehlverhalten

Meist fokussiert sich die Betrachtung von Unfällen auf individuelles Fehlverhalten und weist wenigstens einem der Beteiligten die Hauptschuld zu. Es liegt in der Natur des Menschen fehlbar zu sein. Bei besserer Gestaltung von Fahrzeugen und Umgebung kann Fehlverhalten minimiert und seine Auswirkungen abgemildert werden. Ein Beispiel: Wird ein PKW-Fahrer durch die Bedienung des Radios abgelenkt und droht auf ein Stauende aufzufahren, müsste das Fahrzeug von alleine eine Notbremsung einleiten. Darüber hinaus wären Fahrzeuge so zu konstruieren, dass die Tasten auch ohne Blickzuwendung begreifbar sind. Verändert man die Infrastruktur an anderer Stelle so, dass Menschen vom Auto aufs Fahrrad oder den öffentlichen Verkehr umsteigen, bilden sich auch weniger Staus, auf die man auffahren könnte.

Die Idee hinter den Ghostbikes

Einen gewissen Anstoß zur Veränderung dieser komplexen Zusammenhänge sollen Ghostbikes schaffen. Sie machen Unfallstellen im Straßenraum für alle erkennbar und lenken politische Aufmerksamkeit auf Gefährdungen, die alle Menschen treffen können. Sie lassen Angehörige von Unfallopfern und überlebende Unfallbeteiligte nicht alleine zurück, sondern geben ihnen Hoffnung, dass wenigstens in der Zukunft Ähnliches nicht wieder passieren soll.

Ghostbikes in Darmstadt und Umgebung

Beispielsweise ereignete sich im November 2017 ein Unfall in Darmstadt, bei dem ein LKW-Fahrer – von der westlichen Bismarckstraße kommend – rechts in die südliche Kasinostraße abbog und dabei eine Radfahrerin tödlich überrollte. Wenige Tage später stellte ich zusammen mit der Radentscheid-Gruppe dort unter den Augen der Medien ein Ghostbike auf. Kurze Zeit später wurden Anträge zur Steigerung der Verkehrssicherheit in der Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Im Oktober 2018 wurde ein Trixi-Spiegel montiert. Im August 2019 wurde die Haltlinie des Kraftverkehrs um ca. fünf Meter zurückversetzt und die Rotfärbung des Radfahrstreifens erneuert.

Wäre die Stelle ohne den öffentlichen Druck entschärft worden? Das kann ich nicht beweisen, aber ich wage es zu bezweifeln.

An der Kreuzung Bismarckstraße/Grafenstraße kam es im November 2017 zu einem tödlichen Abbiegeunfall zwischen einem LKW und einem Radfahrer. Auch hier stellten wir ein Ghostbike auf. In der Folge wurde ein Trixi-Spiegel montiert, die Staffe- lung der Haltlinien ist durch die Stadtverwaltung zugesagt und wird noch erfolgen.

Im Februar 2019 wurde auf dem Darmstädter Cityring auf Hö-



Foto: Erik O. Martin

An der B3 bei Pfungstadt ist das Ghostbike das originale Unfallfahrrad. Die Unfallursache war wohl die Ablenkung des KFZ-Fahrers durch ein Mobiltelefon.

he der Kirchstraße eine Frau beim Überqueren der Fahrbahn von einem PKW überfahren. Wieder stellten wir ein Ghostbike auf. Dieses entfernten wir auf Wunsch der Angehörigen später wieder. Im August 2019 wurde die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h verringert.

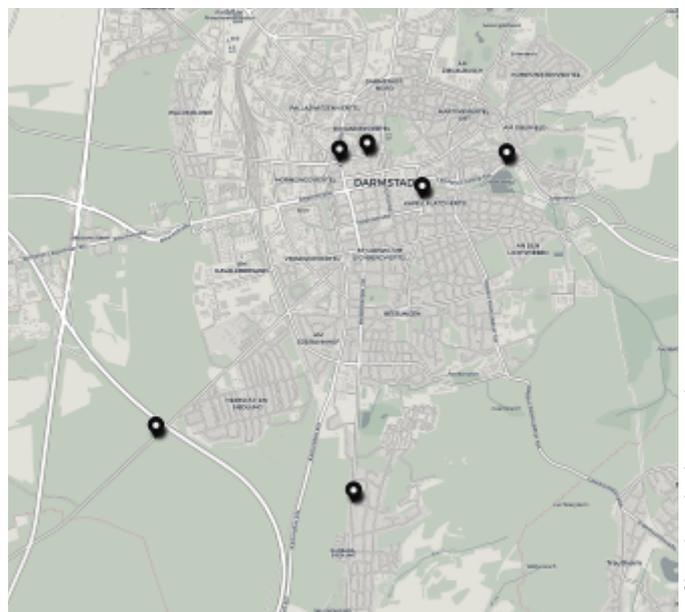
Unter Mitwirkung des ADFC wurden 2019 zwei weitere Ghostbikes im Landkreis Darmstadt-Dieburg aufgestellt. Hier sind eine Unfallstelle auf der B3 bei Pfungstadt und eine Kreuzung in Weiterstadt zu nennen. Wir können nur hoffen, dass es für lange Zeit die letzten gewesen sind.

David Grünewald

Hier wurden Radfahrerinnen oder Radfahrer in Darmstadt getötet!

Diese Karte gibt es im Internet unter

<https://umap.radentscheid-darmstadt.de/m/3/>.



Grafik: Radentscheid Darmstadt mit Daten von openstreetmap.org

Grüne Oase statt Blechwüste am PARK(ing) DAY

Zum zweiten Mal in Darmstadt luden der VCD und andere Initiativen zum ParkingDay in die Grafenstraße ein.

Rollrasen statt Asphalt heißt es einmal jährlich weltweit am 21. September auf Parkplätzen. Auch in Darmstadt verwandelten Organisationen und BürgerInnen an diesem Tag Parkplätze in Aufenthaltsflächen. Mitmach- oder Entspannungs-Oasen luden zum Ausruhen ein und zeigten alternative Nutzungsformen des öffentlichen Raums, der bei einer erfolgreichen Verkehrswende zur Verfügung stehen könnte. Anlass war der weltweite PARK(ing) DAY, der ursprünglich aus San Francisco stammt und inzwischen in Paris, Melbourne oder Rio de Janeiro genauso bekannt ist.

PARK(ing) DAY – Eroberere Deine Stadt zurück

Im Mittelpunkt stehen die BewohnerInnen unserer Stadt, die mit ihren vielfältigen Bedürfnissen mehr öffentlichen Raum beanspruchen. Diesen Raum holen wir uns an einem Tag im Jahr auf öffentlichen Parkplätzen zurück.

Gleich zu Beginn gab es einige unschöne Momente, als ein Ladenbesitzer für Babymoden mich der Amtsanmaßung beschimpfte, während ich als erste vor Ort die drei (!) Baken auf die uns zugeteilten Parkplätze zerrte. Sowohl er als auch eine Dame aus dem Dönerladen nebenan mochten nicht akzeptieren, dass für einen Tag lang nicht direkt vor ihren Läden Autos parken dürfen. Auch die Bescheinigung über die angemeldete Demonstration konnte beide nicht überzeugen, dass an diesem Samstag Menschen und nicht Blechbüchsen hier in der Grafenstraße Vorrang haben. Scheinbar sind ihnen die neusten Studien unbekannt, die besagen, dass die Entfernung von Parkplätzen im Straßenraum den Umsatz nicht sinken lässt, sondern im Idealfalle für den lokalen Einzelhandel sogar förderlich ist. Das gilt insbesondere für Gastronomiebetriebe, da die Aufenthaltsqualität durch Begleitgrün und weniger Lärm erheblich steigt.

Die Unterstützung der Stadt Darmstadt für diese Aktion war mangelhaft. In anderen Städten wie z. B. Heidelberg werden an diesem Tag die Parkplätze vorher von der Stadt abgesperrt. Hier in Darmstadt bekomme ich drei Baken hingestellt und muss sehen, wie ich die zugeteilten Flächen den Autos abtrotze. Somit werden unnötig Konflikte geschürt.

Nach und nach stießen immer mehr Gruppierungen in der Straße dazu und suchten sich ihr Plätzchen auf den Parkflächen. Aber oft hieß es vorher lange warten, bis ein Auto wegfuhr. Dann musste man schnell hin spurten und die Decke und den Liegestuhl ausbreiten, bevor sich dort das nächste Auto hinstellen wollte. Keine Frage, die Parkplätze in der Grafenstraße sind begehrt.

Das Angebot am PARK(ing) DAY

Der ADFC bot einen kleinen Rad-Check an, die Hochschule Darmstadt stellte ihr Projekt „Umgestaltung

der Mollerstadt“ vor, der VCD hielt für Kinder Bobby Cars und Straßenmalkreide vor. Passanten konnten sich gerettete Lebensmittel von Foodsharing schmecken lassen, Extinction Rebellion und der Klimaentscheid Darmstadt informierten Passanten über ihre Anliegen. Ein Anwohner war so begeistert von der Aktion, dass er spontan sein Sofa aus der Wohnung trug und zu Tee und Süßigkeiten einlud. Gitarre wurde gespielt. Es war eine sehr heitere Stimmung bei bestem Sonnenschein. So ohne Schatten wurde es uns fast zu heiß auf dem Asphalt.

Durch die erzielte Einengung der Fahrbahn waren die Autofahrer gezwungen sehr langsam zu fahren. Die Kommunalpolizei kam zweimal vorbei, um Knöllchen zu verteilen, da in der Grafenstraße ständig auch im absoluten Halteverbot geparkt wird. Teilweise wird es als völlig selbstverständlich hingenommen, dass die öffentliche Fläche von einem einzelnen Autobesitzer unerlaubterweise okkupiert wird. Vorm Café „San Remo“ wurde trotz Halteverbot permanent geparkt. Dort versuchte uns ein Mann klar zu machen, er könne nicht im nahen Parkhaus parken, da sein Sohn im parkenden Auto schlief. Mancher Ladenbesitzer fand unsere Aktion gut, hätte sich aber gerne vorher mehr eingebunden gesehen. Andere sehen die Grafenstraße eher als Straße mit „italienischem Flair“. Wobei das in Italien übliche Sehen und Gesehenwerden beim Flanieren hier eher in Abwandlung des Vorführens des möglichst großen Autos zu verstehen ist. In dieser Straße ließen sich gewiss vortrefflich Sozialstudien machen.

Am späten Nachmittag bauten wir unsere Liegestühle, Picknickdecken, Tische etc. wieder ab und sofort wurden die nun freiwerdenden Flächen wieder von Autos besetzt. Bis nächstes Jahr im September. So als wäre in den letzten fünf Stunden nie etwas anderes dort passiert.

Sabine Crook

Die Idee hinter dem PARK(ing) DAY: Die Straße den Menschen zurückgeben.



Foto: Sabine Crook

Erbacher Straße

Verkehrsberuhigung und ÖPNV-Beschleunigung sind sofort möglich

*Mit Pressemitteilung vom 25.09.2019 haben wir vom VCD eine Verkehrsberuhigung der Erbacher Straße in Kombination mit einer ÖPNV-Beschleunigung gefordert. Denn bereits heute ist die Erbacher Straße durch den motorisierten Individualverkehr stark belastet, welcher den Stau am Ortseingang umfahren will. Bereits zuvor hatte eine Initiative von Anwohner*innen eine Verkehrsberuhigung in der Straße gefordert.*

Wir finden, die Forderung der Anwohner*innen lässt sich wunderbar mit einer ÖPNV-Beschleunigung kombinieren. Während der geplanten Bauzeit der B26 zur Ertüchtigung der Unterführung soll der ÖPNV ohnehin über die Erbacher Straße geführt werden und dort absoluten Vorrang genießen. Warum sollte dies nicht schon vorher gehen?

Das VCD-Konzept

Der VCD hat hierfür einen kombinierten Ansatz entwickelt. Zum einen soll die Erbacher Straße ausschließlich dem Busverkehr sowie den Anwohner*innen vorbehalten sein. Zum anderen soll durch eine intelligente Ampelschaltung der ÖPNV am Stau vorbeigeführt werden und so schneller am Ostbahnhof ankommen, als dies bisher der Fall ist.

So kann die Erbacher Straße durch passende Signalisierung und zusätzliche bauliche Gestaltung ausschließlich dem ÖPNV und den Anliegern gewidmet werden. Dadurch lässt sich nicht nur eine Verkehrsberuhigung erreichen, wie sie ohnehin gewünscht ist, sondern auch der ÖPNV lässt sich dadurch erheblich beschleunigen.

Verbesserungen für den Busverkehr zwischen Heinrichstraße und Ostbahnhof sind dringend notwendig. Hierfür ist die geplante bauliche Busspur jedoch nicht erforderlich. Um die Busse in diesem Abschnitt zu beschleunigen, ist es vollkommen ausreichend, die Ampel an der Heinrichstraße als Pfortnerampel für den Bereich bis Ostbahnhof zu nutzen. Wenn an dieser Ampel immer nur so viele Fahrzeuge einfahren dürfen, wie auch am Ostbahnhof bzw. am Knotenpunkt mit dem Fiedlerweg wieder

hinaus fahren, bleibt der kritische Bereich frei für Busse. Auch für Autofahrende ist das schadlos – niemand kommt dadurch später ans Ziel, sondern der Stau wird nur in einen anderen Bereich verlagert. Die Pfortnerampel könnte nach unserer Einschätzung kurzfristig noch in diesem Jahr in Betrieb gehen.

Versäumnisse und Chancen

Aus Sicht des VCD ist durch falsche Prioritätensetzung der Stadt bereits zu viel Zeit verloren gegangen. In über zwei Jahren hat sie es nicht geschafft, die Planung zur bereits seit Jahren kritischen Verkehrsführung zu beginnen. Die angestrebten Umsetzungszeiträume für den Umbau der B26 sind bereits extrem optimistisch und dennoch in weiter Ferne. Der Oberbürgermeister hat durch seinen Einsatz eine Änderung des Bauzeitpunktes für die Trogsanierung erwirkt. Die nicht nachvollziehbare Weigerungshaltung von Hessen Mobil gegen eine vernünftige „Pfortnerung“ nimmt die Stadt dagegen klaglos hin. Statt eines Einsatzes für den KFZ-Verkehr sollte die Priorität des Oberbürgermeisters beim ÖPNV und dessen Nutzern liegen.

Die Verschiebung der Bauphase bietet nun allerdings die große Chance, die Sperrphase gut vorzubereiten und dabei speziell den ÖPNV sicherzustellen. Die Phase der Sperrung ist auch eine gigantische Chance für den ÖPNV, sich den schon heute im Stau stehenden Autofahrern als leistungsfähige und attraktive Alternative auf den eigenen vier Reifen zu präsentieren.

Der VCD schlägt hierfür vor, die Erbacher Straße zwischen Hofgut Oberfeld und Einmündung Aschaffenburger Straße zeitnah für den KFZ-Verkehr zu sperren und die Strecke Fahrzeugen des Umweltverbundes sowie Anwohner*innen vorzubehalten. Nur so kann es auch in der Bauphase gelingen, den ÖPNV mit minimalen Beeinträchtigungen an der Baustelle vorbei zu lotsen und gleichzeitig die Bewohner des Edelsteinviertels und der südlichen Rosenhöhe vor dem Ausweichverkehr vieler Autofahrer zu schützen.

Stephan Voeth

Termine des VCD Kreisverbands Darmstadt-Dieburg e.V.

Wir treffen uns jeweils **am ersten Dienstag eines Monats um 19:30 Uhr** im 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.

Impressum

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

Auflage:

1500 Exemplare
Anzeigenschluss 1-2020:
29. April 2020
Redaktionsschluss 1-2020:
15. April 2020
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