

Kettenblatt

DAS FAHRRADMAGAZIN FÜR SÜDHESSEN



Editorial

Liebe Leserin und lieber Leser,

wir Radfahrerinnen und Radfahrer erhalten mehr Platz auf den Straßen. So will es die STVO-Novelle, die gerade in Kraft getreten ist (Seite 5). Beispielsweise wird deutlicher als bisher formuliert, dass Radfahrer*innen nebeneinander fahren dürfen, wenn sie niemanden behindern. Die wichtigste Neuerung aus meiner Sicht betrifft den Abstand beim Überholen. Es muss mehr Abstand gehalten werden, und in engen Straßen ist Überholen nicht mehr erlaubt. Denken Sie da auch gleich an die aktuelle Situation? Die Abstandsregeln auf Grund der Corona-Pandemie sollen dem Virus keine Chance geben. Ebenso werden die neuen Abstandsregeln der STVO-Novelle helfen, Unfälle zu vermeiden. Für mich war es verblüffend, wie schnell wir unter Corona-Bedingungen gelernt haben, Abstand zu halten und Maske zu tragen. Sagen Sie die neuen Abstandsregeln im Straßenverkehr weiter, damit sie ebenso schnell Beachtung finden!

Immer mehr Menschen in Darmstadt nutzen das Rad für Beruf und Freizeit. Der Radverkehrsanteil steigt und liegt bereits bei 22 %. Darüber freuen wir uns sehr! Wenn sich die Mobilitätsgewohnheiten ändern, muss sich aber auch die Infrastruktur ändern. Darmstadt hat daher ein Mobilitätsamt eingerichtet (Seite 3). Mit Zählstellen versucht Darmstadt, die Planungsgrundlage zu verbessern (Seite 12). Was sich gerade im letzten Jahr verändert hat, beschreibt der Artikel „Darmstadt auf dem Weg zur Fahrradstadt“ auf Seite 6. Zum Beispiel bei Alnatura sind es bereits 30 % der Arbeitnehmer*innen, die mit dem Rad zur Arbeit kommen. Lesen Sie auf Seite 11, wie das gelingt.

Vor zwei Jahren ist das Radverkehrskonzept des Landkreises Darmstadt Dieburg fertiggestellt worden. Das Ergebnis - vielleicht für Sie nicht unerwartet: Es fehlen überall Radwege, vor allem zwischen den Kommunen. In der Ausgabe 1/2018 dieses Magazins beschrieb Prof. Follmann die Situation für Darmstadt so: „Es ist alles da, wir müssen nicht erst weitere Konzepte entwickeln. (...) Lasst uns endlich anfangen!“ Das kann man sicherlich auch für den Landkreis so sagen! Aber im Landkreis ist die Situation oft schwierig, da mehrere Kommunen – teilweise

mit klammen Kassen – beteiligt sind oder die Planungshoheit beim Land oder dem Bund liegt. Wir appellieren daher an unsere Politiker, sich die Aussagen von Prof. Follmann zu Herzen zu nehmen und gemeinsame Lösungen zu finden. Wenn Darmstadt einen Radweg zum Bessunger Forst baut, sollte auch Roßdorf den Radweg innerörtlich fortsetzen. Hier fehlt bisher das klare „Ja, das machen wir!“. Lesen Sie auf Seite 17 über die Situation in Mühlthal.

Auch wenn uns die politischen Themen für eine bessere Infrastruktur sehr wichtig sind, gibt es viel mehr zum Thema Rad zu sagen. Auf Seite 13 stellt sich die Fahrwerkstatt GoodWheel vor. In Arheilgen (Seite 14) startet das Projekt Radeln ohne Alter. Für Mountainbiker entsteht in Ober-Ramstadt ein Bike-Park (Seite 16). Vielleicht finden wir dann nach Fertigstellung der Anlage auch einige Rotwild Mountainbikes, über deren Entwicklung wir uns bei der ADP Engineering GmbH informiert haben (Seite 15). Fahrradtouren mit Übernachtung sind derzeit zwar nicht möglich. Der Artikel zum Eurovelo 6 (Seite 19) gibt jedoch vielleicht Anregungen für eine Tour, nachdem die Pandemie überwunden ist.

Nicht zuletzt bietet Ihnen der VCD in den Artikeln ab Seite 20 zum Klimaentscheid, zur Situation am Nordbahnhof und über das Radwerk in Hanau weitere spannende Lektüre.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen und bleiben Sie gesund.

Annelie von Arnim



Inhalt

Editorial	2	Radeln ohne Alter, jetzt auch in Darmstadt	14
„Die Aufbruchstimmung in Darmstadt ist ungemein motivierend“	3	Rotwild: Eine Radmarke aus dem Landkreis	15
Radfahren in den Zeiten der Pandemie	4	BIKEPARK Ober-Ramstadt	16
Verkehrsrecht: Die Fahrrad-Novelle 2020 der StVO	5	Radfahren im Landkreis Darmstadt-Dieburg	17
Darmstadt auf dem Weg zur Fahrradstadt	6	Auf der Eurovelo 6 von Basel bis Ulm	19
Was lange währt...	7	Klimaentscheid vor dem nächsten Schritt	20
Frauenpower für den ADFC!	9	Einladung zur Mitgliederversammlung des VCD Darmstadt-Dieburg e. V.	21
Der AStA der TU Darmstadt,		Nordbahnhof:	
Engagiert für nachhaltige Mobilität	10	Aktives Zuwarten ist keine Option mehr	22
Alnatura als fahrradfreundlicher Arbeitgeber	11	Das RadWerk in Hanau	
Zählstellen für den Radverkehr, Ein Überblick	12	Spontane Museumstour nach Hanau	23
Die Fahrradwerkstatt GoodWheel		Impressum	23
in der Jefferson-Siedlung	13		

„Die Aufbruchstimmung in Darmstadt ist ungemein motivierend“

Im Gespräch mit Katharina Metzker, der Leiterin des neuen Mobilitätsamtes

Was hat Sie veranlasst, die Leitung des neuen Mobilitätsamtes zu übernehmen?

Die Gründung eines Mobilitätsamtes ist für mich ein Thema, das begeistert. Für die Zusammenhänge der kommunalen Verkehrsinfrastruktur habe ich mich schon immer interessiert. Als Leiterin der Zentralen Vergabestelle für Tiefbau und Stadtgrün in Braunschweig, wo auch die Bauvorbereitung verortet war, konnte ich in diesem Bereich vielfältige Erfahrungen sammeln. Unter anderem war die gute Zusammenarbeit mit den Kollegen der örtlichen Verkehrsgesellschaft hochspannend und ich konnte viel lernen. Der Fokus auf die Belange von Radfahrenden war in Braunschweig nach der jahrzehntelangen Zielvorstellung der autogerechten Stadt – sowohl in der Verkehrswegeplanung als auch z. B. in der sicheren Führung durch Baufelder im Fall von Baumaßnahmen – längst aus den Kinderschuhen heraus. Und bei aller Schwierigkeit, die hohen Ansprüche innerhalb des geltenden Regelwerkes umzusetzen, war die Berücksichtigung der Radverkehrs gang und gäbe.

Auch Darmstadt hat in der Vergangenheit – und im Verkehrswegebau muss man dann in Jahrzehnten denken – die Prioritäten beim Auto gesetzt. In jüngerer Vergangenheit hat hier ein erheblicher Paradigmenwechsel stattgefunden. Darmstadt baut Wohnquartiere mit innovativen Mobilitätskonzepten und ist nun sogar bundesweit ausgezeichnet für das Mobilitätskonzept in der Lincolnsiedlung. Darmstadt hat ein beispielloses 4x4-Programm für den Radverkehr aufgelegt, um die Radverkehrsanlagen massiv auszubauen. Darmstadt hat noch vor Berlin die erste Fassung einer multimodalen Mobilitäts-App auf den Weg gebracht. Darmstadt begegnet der dynamischen Stadtentwicklung und den immer weiter steigenden Mobilitätsbedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger in vollem Bewusstsein. Wo, wenn nicht hier kann man tatkräftig die unabdingbare kommunale Verkehrswende in Angriff nehmen und als Ingenieurin selbst Teil dieses Fortschritts sein? Die Ernsthaftigkeit, mit der Herr Oberbürgermeister Partsch diese neue Verwaltungsstruktur und die damit verfolgten Ziele im ZuFge des Besetzungsverfahrens der Mobilitätsamtsleitung deutlich gemacht hat, hat mich davon überzeugt, dass es hier um eine einmalige Chance zur beruflichen Verwirklichung geht. Und die Aufbruchstimmung, die ich bei meinem Amtsantritt bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Amtes gespürt habe, die ist ungebremst weiter da und treibt uns an.

Können Sie unseren Leserinnen und Lesern kurz beschreiben, was das Mobilitätsamt ist?

Es ist vermutlich schwer für die Leserinnen und Leser sich vorzustellen, was Ingenieure in einem Mobilitätsamt machen. Wir verbinden die Untersuchung der Machbarkeit des Baus / Umbaus von Verkehrswegen und die Erfassung und Planung der Verkehrsströme im ganzen Stadtgebiet (und in Kooperationen mit anderen Gebietskörperschaften auch über die Stadtgrenzen hinweg) und wir überlagern in unseren Untersuchungen und Planungen die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmer miteinander. Die verschiedenen Verkehrsteilnehmer sind dabei die Radfahrenden, zu Fuß-Gehenden, die NutzerInnen der öffentlichen Verkehrsmittel und die Autos. Dabei wird der motorisierte Individualverkehr noch unterschieden in den ruhenden und den fließenden Verkehr. Organisiert sind wir im Amt in die Abteilungen „konzeptionelle Verkehrsplanung“, „ÖPNV-Koordination“ und



Foto: Katharina Metzker

Katharina Metzker

- 42 Jahre alt
- Aus Baden-Württemberg
- Studium des Bauingenieurwesens an der Universität Karlsruhe Fachrichtung Raum- und Infrastrukturplanung
- Durchschnittliche jährliche Kilometerleistung Rad >3.000
- Anzahl Autofahrten in Darmstadt in 2019: drei Mal das Auto genutzt
- Seit dem Jobticket in 2020: Auto überhaupt nicht mehr genutzt → „Ich werde es wohl verkaufen“

„Nahmobilität“. Das hilft, einzelne Schwerpunkte mit spezifischer Fachkompetenz zu bearbeiten. Iterativ werden sie innerhalb des Amtes im Arbeitsprozess zusammengeführt – so haben wir die ideale Mischung aus diversifizierter Arbeitsteilung (die Abteilungen machen, was sie am besten können) und kooperativer unmittelbarer Zusammenarbeit im Amt. Das spart nicht nur Ressourcen an Zeit und Geld, sondern es können vor allem bessere Lösungen für das ewige Problem „zu viel Verkehr auf zu wenig Fläche“ erarbeitet werden. Wir können damit in unserer Konstellation zusammen im Amt die Verkehrsträger besser aufeinander abstimmen und die Zielkonflikte besser minimieren.

Was fiel Ihnen in Bezug auf die Nahmobilität in Darmstadt als erstes auf?

Oh, das ist eine schöne Frage. Wie Sie wissen bin ich keine Darmstädterin. Als ich nun zum Bewerbungsgespräch nach Darmstadt kam, hatte ich mir meine Unterkunft für mehrere Tage gebucht und mir meine Laufschuhe eingepackt, um die Stadt per Pedes zu erkunden.

Goethe hat einmal gesagt „nur wo du zu Fuß warst, bist du wirklich gewesen“. Meine Fußmärsche durch Darmstadt – gerne 10 bis 15 km pro Tag – haben mir sehr viele verschiedene Eindrücke beschert. Und das touristische Auge und das Ingenieursauge haben dabei immer gleichzeitig geguckt. Mein erster Weg war

über die Frankfurter Straße nach Süden in den Herrngarten. Das Ingenieursauge hat gesehen: „Zu Fuß komme ich gut hin, wenn ich mein Fahrrad dabei hätte, käme ich nur hin, gut wäre dann zu streichen“. Das Touristenauge hat gesehen: „Die Grünanlage – insbesondere der Prinz-Georg-Garten ist eine wirklich schöne Naherholungsanlage“. In dieser Weise ging es Kilometer um Kilometer. Außerdem habe ich den ÖPNV ausprobiert, indem ich in eine beliebige Bahn eingestiegen und umhergefahren bin. Das Ingenieursauge achtet auf: „Wie sind die Haltestellen ausgestattet (baulich und in Bezug auf Fahrgastinformationen), welche Nutzergruppen sitzen drin (nur Schüler?, Rentner?, Berufstätige?, große-Einkaufstüten-Träger?), wieviel kostet das Ticket, wie komfortabel ist der Aufenthalt in der Straßenbahn?“ Das Touristenauge sieht lauter Hinweisschilder auf Lebensqualität: „Vivarium“ „Jugendstilbad“ etc. Wenn man diese vielfältigen Angebote einer Großstadt täglich vor der Haustür hat, fällt es einem nicht mehr auf, aber wenn man von außen kommt, nimmt man es bewusst wahr und freut sich darauf, alles zu erkunden.

Als ADFC interessiert uns natürlich: Wie erleben Sie das Radfahren in Darmstadt?

Nach einer kurzen Umstellungszeit komme ich nun in meinem Fahrradalltag gut zurecht. Ich komme überall hin und finde zumindest an den wichtigsten Zielorten auch immer eine Abschließ-/Abstellmöglichkeit, die in angemessener Entfernung zum eigentlichen Ziel liegt. Z.B. fahre ich ja häufig vom Technischen Stadthaus in der Bessunger Straße zum Rathaus am Luisenplatz. Mittlerweile probiere ich es gar nicht mehr, direkt vor dem Rathaus zu parken. Ich parke einfach gleich an den Abstellern auf der Luisenstraße hinter der Schuchardstraße. Dort ist immer genug frei und die paar Meter zum Rathauseingang kann man locker gehen.

Welches Resümee ziehen Sie nach rund sechs Monaten im Amt? Wo setzen Sie Ihre Schwerpunkte?

Ich ziehe unter dem Strich eine positive Bilanz. Es ist nicht alles schön und gut, aber es hat keine bösen Überraschungen gegeben. Das Radwegenetz ist lückenhaft, einige Knotenpunkte sind „sehr ungünstig“ für Radfahrende. Das erarbeitete Maßnahmenpaket und die politische Vorlage zum Rahmenkonzept der Maßnahmenplanung sollen noch vor den Sommerferien den Gre-

mienlauf passiert haben. Der Verkehrsfluss für Autofahrende kann in der Gesamtbetrachtung des Stadtstraßennetzes optimiert werden, um den Verkehrsfluss zu verstetigen und den Stop-and-go-Verkehr zu minimieren. Dazu wurden umfassende konzeptionelle Vorarbeiten geleistet und in erheblichem Umfang Fördermittel eingeworben, sodass nun die öffentliche Ausschreibung für ein städtisches Verkehrssteuerungssystem erfolgen kann. Das ist deutschlandweit einmalig und ich verspreche mir viel davon. Die HEAG mobilo erarbeitet im Auftrag der Stadt ein neues Konzept für die Straßenbahnlinien, das im engen Austausch mit der ÖPNV-Koordination gerade finalisiert wird. Sie sehen also, mein Resümee hat ordentlich „Fleisch ums Gerüst“. Meine persönlichen Anliegen sind die Vorhaben, die nicht gleich riesige Millionen-Maßnahmen sind, z. B. das „Aufräumen“ der Geh- und Radwege im Stadtgebiet. In Darmstadt gibt es eine gewisse „kulturelle Haltung“, dass die Fahrbahnen ausschließlich den Kraftfahrzeugen vorbehalten sind, also z. B. Fußgänger nicht kreuz und quer auf den Straßen herumlaufen. Umgekehrt muss dann auch gelten: Autos dürfen nicht kreuz und quer auf den Geh- und Radwegen herumstehen. In anderen Städten sind im Stadtkern die öffentlichen Parkplätze vorwiegend den Anwohnern vorbehalten. Die von außen Kommenden müssen ins Parkhaus fahren oder im öffentlichen Straßenraum auf gekennzeichneten Flächen gebührenpflichtig stehen. Die Geh- und Radwege sollen den Fußgänger*innen bzw. Fahrradfahrer*innen vorbehalten sein.

Mein Schwerpunkt liegt auf dem permanenten Koppeln, Abwägen und Ausgleichen aller Mobilitätsbelange aller Verkehrsteilnehmer. Ausschließlichkeiten gibt es hier nicht, sondern auf die bessere Integration kommt es an. Das ist meiner Meinung nach der Weg, die (städtische) Verkehrswende konstruktiv herbeizuführen.

Ein Wort zum Schluss

Über Ihr Interesse und Ihre Aufmerksamkeit für das Amt und die Arbeit, die uns täglich umtreibt, freue ich mich und bedanke mich!

Der ADFC bedankt sich für das Interview, das in Zeiten der Corona Krise durch Austausch von Fragen und Antworten erarbeitet wurde

Radfahren in den Zeiten der Pandemie

Was bedeutet die Corona-Krise für uns Radfahrer*innen? Wer mit dem Rad in der Stadt unterwegs ist, erlebt es hautnah. Die Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr ist teilweise um bis zu 40 % zurückgegangen. Gleichzeitig sind immer mehr Menschen zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs, um zur Arbeit zu kommen, um Einkäufe zu erledigen oder einfach um sich fit zu halten und den Frühling zu genießen.

Doch was ist erlaubt? Ein Blick in die sozialen Netzwerke zeigt, dass die Meinungen weit auseinandergehen. Fakt ist, dass das Radfahren weiterhin zulässig ist, ja sogar dazu aufgefordert wird. Bundesgesundheitsminister Spahn, Bundesarbeitsminister Heil und renommierte Virologen empfehlen das Radfahren als gesündeste Alternative, um sich im Alltag fortzubewegen.

In der Krise kommt dem Radfahren ein besonderer Stellenwert zu. Allerdings gilt es, die Abstandsregeln konsequent einzuhalten. Bundesweit sind bis auf Weiteres alle ADFC-Radtouren

abgesagt, selbstverständlich auch in unserem Kreisverband. Burkhard Stork, Geschäftsführer des ADFC sagt dazu: „...wir raten dringend von ausgedehnten Ausflügen ab. Beliebte Radrouten und Ziele sollten Menschen ebenso wie unbekannte Routen meiden, auf denen man nicht weiß, wie voll es dort sein kann.“

Aber nicht nur bei der Freizeittour können die Abstandsregeln eine Herausforderung darstellen. Gleiches gilt für unsere Städte. Wenn mehr Menschen zu Fuß gehen und Rad fahren, wird es vielerorts eng. In dieser Situation fordern wir als ADFC #MehrPlatzFürMenschen. Die aktuellen Umstände führen uns vor Augen, wie dringend wir breite und sichere Radwege brauchen. Und zwar jetzt, nicht in ferner Zukunft. Dann besteht die Chance, dass all jene, die jetzt das Radfahren entdecken, auch noch nach der Pandemie aufs Rad steigen.

Bleibt gesund!

Euer ADFC-Vorstand Darmstadt-Dieburg e. V.



Verkehrsrecht: Die Fahrrad-Novelle 2020 der StVO

Aus der Sicht eines nicht motorisierten Menschen

Die zunehmende Motorisierung im Straßenverkehr mit immer mehr Unfällen veranlasste das Deutsche Reich im Jahr 1909 zu einem Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Es folgten weitere Verordnungen zur Regelung des Verkehrs, wovon die Straßenverkehrsordnung (StVO) die allgemein Bekannteste und im Kern Jahrzehnte lang ein Regelwerk im Dienst des reibungslosen Autoverkehrs geblieben ist.

StVO: von Anfang an für den Autoverkehr verfasst und umgesetzt

Erst die 24. Novelle der StVO im Jahr 1997 befasste sich mit den Belangen Rad Fahrender. Sie führte drei neue Führungsformen für den Radverkehr ein: Fahrradstraßen, Schutz- und Radfahrstreifen. Zudem regelte sie die Benutzungspflicht auf Radwegen umfassend neu und ermöglichte die Anordnung der Freigabe des Radverkehrs in der Gegenrichtung auf Einbahnstraßen.

Dennoch hat diese StVO-Novelle in fast einem Vierteljahrhundert für die Sicherheit und den Komfort der ständig wachsenden Zahl Rad Fahrender kaum etwas bewirkt. Jahr für Jahr sterben ca. 500 Radfahrer auf deutschen Straßen. Radwege sind oft baufällig, falsch geplant und zugeparkt. Radfahrer werden im Mischverkehr regelmäßig angehupt und dicht überholt. Autofahrer missachten im großen Stil den verbrieften Vorrang des Radverkehrs auf den wenigen eingerichteten Fahrradstraßen. Vor allem fehlte von Anfang an der politische Wille zur konsequenten und flächendeckenden Umsetzung dieser Novelle.

Im zweiten Anlauf endlich mehr Platz, Rechte und Sicherheit für Rad Fahrende?

Darüber hat sich der ADFC immer wieder auf allen Ebenen beschwert und legte 2019 den Entwurf eines Gute-Straßen-für-Alle-Gesetzes vor. Mehrere Elemente dieses Entwurfs sind in die zweite Fahrradnovelle der StVO eingeflossen, die im gleichen Jahr vom Bundesverkehrsminister Scheuer (CSU) eingebracht und im Februar 2020 vom Bundesrat nach ein paar Änderungen beschlossen wurde.

Die Novelle 2020 legt zwar viele neue und genauere Regeln fest, die rein theoretisch für mehr Platz und Sicherheit für den

Radverkehr sorgen sollten: Sichere Mindest-Überholabstände (1,5 Meter innerorts, 2 Meter außerorts), deutlich höhere Bußgelder fürs Falschparken, schärfere Halt- und Parkverbote auf Schutzstreifen und in Kreuzungsnähe, Schrittempo-Pflicht für LKW beim Rechtsabbiegen. Damit

diese neuen Regeln die erwartete Wirkung entfalten können, bedarf es jedoch der flächendeckenden Überwachung und konsequenten Ahndung durch die Ordnungsbehörden, deren Chefs auf kommunaler Ebene die direkt gewählten Bürgermeister sind. Insbesondere müsste die bis heute in vielen Rathäusern verbreitete Duldung des

Falschparkens auf Geh- und Radwegen sofort und endgültig Geschichte werden.

Tempo 30 innerorts fehlt immer noch

Mit dieser Novelle bekommen Rad Fahrende ein paar neue Rechte: Nebeneinanderfahren auf der Fahrbahn, Transport von erwachsenen Personen auf Lastenrädern, Rechtsabbiegen bei Rot dank des Grünen Pfeils. Diese neuen Rechte sind ohne Zweifel zu begrüßen. Die Novelle hat es aber versäumt, allgemeines Tempo 30 innerorts einzuführen und damit eine elementare Sicherheitslücke zu schließen. Deswegen bleiben diese neuen Rechte eine gefährliche Illusion.

Folglich werden die Radfahrer, die aus Angst bisher lieber auf dem Gehweg gefahren sind, dies zulasten der Fußgänger weiterhin tun. Auf die dritte Fahrrad-Novelle der StVO müssen wir nun warten, wann immer sie kommen mag.

Xavier Marc

Entwurf eines "Gute-Straßen-für-Alle-Gesetzes"

Das deutsche Verkehrsrecht ruht seit dessen Ursprung im Jahr 1909 auf der Überprivilegierung des Autos im Straßenverkehr. Diese verbrieft Dominanz des Autoverkehrs führt dazu, dass der Fuß- und Radverkehr stets in die Randbereiche des Straßenraums verdrängt und selbst dort erheblich gefährdet wird. Dadurch sterben jedes Jahr in der Bundesrepublik Deutschland ca. 500 zu Fuß Gehende und 500 Rad Fahrende im Straßenverkehr.

So kann es nicht weiter gehen! Aus diesem dringenden Anlass ließ der ADFC 2019 eine umfassende Reform des deutschen Verkehrsrechts mit dem Namen "Gute-Straßen-für-Alle-Gesetz" durch eine Anwaltskanzlei entwerfen. Ziele, Eckpunkte und rechtliche Details dieses Reformentwurfs sind hier in ver-

ständlicher Sprache erläutert:

<https://t1p.de/ADFCPresseMitteilungStVONovelle2020>

Einige der Eckpunkte dieses Entwurfs sind in die StVO-Novelle 2020 eingeflossen, die hier im Einzelnen erklärt sind:

<https://t1p.de/ADFCExpertenStVONovelle2020>

Wann tritt die Novelle in Kraft ?

Die StVO-Novelle 2020 wurde am 14. Februar vom Bundesrat beschlossen und ist am 28. April in Kraft getreten.

<https://t1p.de/StVONovelle2020>



Darmstadt auf dem Weg zur Fahrradstadt

*„Im letzten Jahr ist mehr fürs Fahrradfahren in Darmstadt passiert als in den letzten 10 Jahren davor zusammen“, meinte neulich jemand zu mir. Stimmt das? Zweifelsfrei sehen wir seit dem öffentlichen Start des Radentscheids im Frühjahr 2018 und der Übergabe von über 11.000 Unterschriften Bewegung. Es folgten Beschlüsse zur Aufstockung des Personals um vier zusätzliche Stellen und des jährlichen Etats um vier zusätzliche Millionen. Darmstadt katapultierte sich von einem schwachen Mittelfeld-Budget von ca. 5 € pro Einwohner*in und Jahr an die Spitze der Kommunen in Deutschland und im internationalen Vergleich.*

Radstrategie beschlossen

2019 kam noch ein Beschluss zur Radstrategie hinzu. Verteilt auf die fünf Handlungsfelder Strategie, Infrastruktur, Information/Kommunikation, Arbeitsstrukturen und Anreizförderung wurden 23 Ziele gesteckt. Auf allen Feldern wird gearbeitet. Mit dem in der Radstrategie aufgeführten Sofortmaßnahmenprogramm wurde schon zuvor begonnen. Der Parlamentsvorbehalt für große Maßnahmen ist keinesfalls aufgehoben, aber die politische Denk- und Machbarkeit ist eine andere geworden. Heute steht die überwiegende Mehrheit der Stadtverordneten hinter dem Umbau Darmstadts zur Fahrradstadt. Das neue politische Bekenntnis ist der wichtigste Erfolg. Zuvor wurde gerne und ausgiebig um jeden Quadratmeter öffentliches Straßenland gestritten, das vom motorisierten Verkehr den Menschen im ÖPNV, Fuß- oder Radverkehr zurückgegeben werden sollte.

Neuer politischer Mut

Jetzt traut sich die Regierungskoalition zu, auch Parkstände oder Fahrstreifen in Verkehrsflächen für das Fahrrad umzuwandeln. Für großes Aufsehen sorgte beispielsweise die Umgestaltung der Mittleren Rheinstraße, die schon das Cover der Kettenblatt-Ausgabe 1/2019 zierte. Bürger*innen und Medien befürworteten die Maßnahmen, was der Sache Vorschub leistet. Beispielsweise sind 2019 auch Parkstände in der Teichhausstraße weggefallen und die Radfahrstreifen entsprechend breiter geworden, ohne dass bei der Bürgerbeauftragten oder dem Oberbürgermeister auch nur eine einzige Beschwerde aufgelaufen wäre.

Quartalsberichte

Seit Anfang 2019 erscheinen jedes Quartal Berichte über umgesetzte Maßnahmen an der Radverkehrsinfrastruktur. Alle Maßnahmen zu beschreiben, würde den Rahmen sprengen, weshalb hier nur die wichtigsten genannt werden.

Hauptstraßen

Entlang der Heidelberger Straße wurde der westliche Geh- und Radweg von der Rüdesheimer Straße bis zum Grenzweg auf einer Länge von 1,2 km grundständig saniert und auf 3,50 m Breite mit glattem Asphalt ausgebaut. Davor gab es ein sehr unebenes Pflaster und besonders bei Regen große Pfützen. Die Breite des Weges ist durch die Doppelallee beschränkt.

Eine weitere Verbesserung der Heidelberger Straße wurde zwischen Annastraße und Heinrichstraße umgesetzt. In der nördlichen Fahrtrichtung wurde der bauliche Radweg deutlich verbreitert und ein Radfahrstreifen im Kreuzungsbereich mit der Heinrichstraße auf 2,50 m aufgeweitet. Der Gehweg wurde mit Pollern vor falsch abgestellten PKW geschützt. In der Gegenrichtung wurden die Parkstände entfernt und ein baulicher Radweg in 2,30 m statt der vorher ungeschützten Radverkehrsführung in der Türzone von PKWs angelegt.

In der Bismarckstraße wurden zwischen Am alten Bahnhof und der Kasinostraße der Radfahrstreifen auf 2,50 m verbreitert und die Parkstände entfernt. Auf dem Gehweg unterbinden Poller das Falschparken. Im Knoten mit der Kasinostraße wurden



Neubau eines Radwegs in der Heidelberger Straße. Der Sicherheitstrennstreifen ist 75cm, der Radweg ist 2,30m breit.

die Haltlinie des Kraftverkehrs um 5 m nach hinten versetzt und ein Trixi-Spiegel montiert, um bessere Sichtbeziehungen zu gewährleisten.

Die Rheinstraße hat zwischen Neckarstraße und Grafenstraße einen 2,30 m breiten, mit Pollern geschützten und rot eingefärbten Radfahrstreifen erhalten. Außerdem wurden auf der Südseite erstmals Bügel zum Anschließen von Fahrrädern aufgestellt, die gleichzeitig illegales Parken unterbinden.

In der Heinrichstraße und in der Kirchstraße wurde das Tempo ganztags auf 30 km/h gedrosselt. Zuvor durfte dort tagsüber noch schneller gefahren werden. Aus Gründen der Unfallverhütung, des Lärmschutzes und der Luftreinhaltung konnte hier eine Verbesserung erzielt werden.

Aufgeweitete Radaufstellstreifen an Kreuzungen

An vielen Orten sind aufgeweitete Radaufstellstreifen in den Kreuzungsbereichen markiert worden. Sie kommen ab sofort vorwiegend in der Nebenrichtung zum Einsatz, wo eine längere Ampelsperrezeit das Sortieren der Radfahrenden nach Richtung erleichtert. In der Hauptrichtung werden die Haltlinien des Kraft- und Radverkehrs lediglich gestaffelt.

Neu markiert wurden die Knotenpunkte Moltkestraße/Haardtring (Südbahnhof), Messeler-Park-Straße/Frankfurter Landstraße (Wixhausen), Beckstraße/Landgraf-Georg-Straße (Woog) und Hilpertstraße/Holzhofallee (Stirnwegbrücke).

Grünpfel für Radfahrer*innen

2019 waren Grünpfleile für Radfahrer*innen noch ein Pilotversuch. Im Zuge der StVO-Novelle werden sie 2020 zum regulären Verkehrszeichen und sind in Darmstadt bereits an den Knoten Grafenstraße/Bleichstraße, Heinheimer Straße/Rhönring und Holzhofallee/Groß-Gerauer Weg/Berliner Allee zu finden.

Radschnellweg

Der Radschnellweg zwischen Frankfurt und Darmstadt wächst auf der Darmstädter Gemarkung. Von Wixhausen nach

Norden wurde der Weg zwischen 4,00 m und 5,50 m breit asphaltiert und im Wesentlichen parallel zur Bahnstrecke geführt.

Fahrradstraßen ausgewiesen

Die Umsetzung des Fahrradstraßenkonzepts kam vor dem Radentscheid ins Stocken. Jetzt wurden die Pläne wieder hervorgeholt. Im Erlich/Vor der Schreiberpforte wurden 1,3 km Fahrradstraße und in der Ettesterstraße 350 m ausgewiesen.

Einbahnstraßen in Gegenrichtung geöffnet

Die Gutenbergstraße, Roßdörfer Straße (Teilstück), Steinackerstraße, Soderstraße/Pädagogstraße (Teilstück), die Gustav-Lorenz-Straße und die Zimmerstraße waren Jahrzehnte für den Radverkehr in einer Richtung gesperrt. Jetzt sind diese legal befahrbar und bilden wichtige Abkürzungen und direkte Verbindungen. Die Zimmerstraße war ein besonders langwieriger Streitpunkt der letzten Jahre. Im Beginn, Mitte und Ende wurden Parkstände entfernt, um ein Ausweichen zu gewährleisten. Der Pflasterbelag soll noch durch Asphalt getauscht werden, um auch bei Nässe genügend Griffigkeit und eine gute Laufruhe zu gewährleisten.

Abstellanlagen

Vielerorts werden neue Radabstellanlagen installiert. Schwerpunkte bilden Schulen und Bahnhöfe. Werden Abstellanlagen am Straßenrand geschaffen, wird jetzt immer öfter auf Parkstände zurückgegriffen und der Gehweg in seiner Breite belastet.

Sperrpfosten

Poller gewinnen in der Regel keinen Schönheitspreis und engen Verkehrsflächen vielfach ein. Gleichzeitig kann die Kommu-

nalpolizei nicht 24 Stunden am Tag alle Straßen der Stadt überwachen, um gefährliches Falschparken und illegalen Kfz-Durchgangsverkehr durch Nebenstraßen oder gar über Rad- und Gehwege zu unterbinden. Deshalb kommen sie im Moment auch weiterhin an vielen Stellen neu zum Einsatz. Gleichzeitig werden Poller, Schranken und enge Gitter dort entfernt oder versetzt, wo sie den Geh- und Radverkehr unnötig einschränken. Immer mehr Lastenräder und Räder mit Anhänger machen mehr Bewegungsspielraum nötig.

Ausblick

2020 werden weitere Maßnahmen geplant und realisiert. Die Verlängerung des Radschnellwegs vom aktuellen Ende bis zum Bahnhof Wixhausen wird gerade gebaut. Außerdem wird die Strecke des Radschnellwegs in Arheilgen festgelegt. Von der Waldkolonie nach Riedbahn wird der Radweg ausgebaut und die Fahrradstraße Im Harras ausgewiesen.

Die Radverkehrsanlagen entlang der Kranichsteiner Straße und der Fasaneriemauer werden ausgebaut. Die Haltestelle TZ Rhein Main wird umgestaltet und dabei auch die Radverkehrsführung verändert. Die Brücke über die Rheinstraße ins Telekomviertel befindet sich im Bau. Die Strecke in der Straße Am Kavalleriesand wird ausgebaut. Auf der Zeughausstraße/Bleichstraße entsteht genauso wie auf der Landgraf-Georg-Straße bergauf ein durch Poller geschützter Radfahrstreifen.

In der Dieburger Straße wird die Führung verbessert, wo heute direkt am Schutzstreifen geparkt wird. Auch die Heinrichstraße wird erstmals Radverkehrsanlagen erhalten. Der Radweg nach Roßdorf wird ausgebaut und die Haltestelle in der Heidelberger Landstraße/Marienhöhe wird umgestaltet.

David Grünewald

Was lange währt...

... wird endlich gut. Diese Volksweisheit hat in vielen Bereichen ihre Berechtigung und gelegentlich sogar beim Radverkehr. Es kann schon mal Jahre dauern, bis den Radverkehr behindernde scheinbare „Kleinigkeiten“ beseitigt werden. Das dann auch nur dann, wenn der ADFC „drängt“. Manchmal drängt sich der Gedanke auf, es zählten nicht nur Sachargumente. Exemplarisch seien hier zwei Vorgänge aus unserer Arbeit vorgestellt.

Aus geplanter Fahrradstraße wird "Durchfahrt verboten"

Es ist aus heutiger Sicht kaum zu glauben: Die Wilhelminenstraße in Darmstadt sollte als Fahrradstraße mal das Vorzeigeprojekt für den umweltfreundlichen Radverkehr in Darmstadt werden. Das ist verständlich, wenn man versucht, in Süd-Nordrichtung die Innenstadt mit dem Fahrrad zu durchqueren. Heute ist sie, zumindest in einer Richtung, für den Radverkehr gesperrt. Wie kam es dazu?

Im September 2005 saust ein 16-Jähriger mit seinem Fahrrad die Wilhelminenstraße hinunter. Am unteren Ende kollidiert er mit einem Fußgänger, der sein Fahrrad schiebt. Dieser wird schwer verletzt. Bereits am nächsten Tag wird die Wilhelminenstraße in beide Richtungen für Radfahrer gesperrt. Um die weiteren Irrungen und Wirrungen dieser Sperrung soll es hier nicht gehen. Der "Verkehrsversuch" mit zwei Doppelreihen "Kölner Teller" ist da nur die krasseste Entgleisung. Übrig bleibt eine wohl einmalige Ausschilderung mit der das Fahren mit dem Rad von Süden nach Norden, aber nicht umgekehrt, verboten wird. Lange Zeit fordert der ADFC die Zimmerstraße, eine Parallelstraße der Wilhelminenstraße und „Fortsetzung“ der Grafenstraße im Westen, für den Radverkehr frei zu geben, jedoch ohne große Resonanz.

Es könnte was werden

Im April 2013 beschließt der Bauausschuss, die Zimmerstraße als Fortsetzung der Fahrradstraße in der Wilhelminenstraße frei zu geben und sogar mit einer Asphaltdecke zu versehen. Das

Es hat 14 Jahre gedauert, bis dieses Schild das legale Radfahren Richtung Norden wieder erlaubt!



Foto: Helga Hofmann

soll aber erst im Verlauf der "Erneuerung Mollerstadt" geschehen. Nachdem diese Erneuerung nicht so richtig Fahrt aufnehmen will, hakt der ADFC immer mal wieder nach. Das Problem ist ja durch den Beschluss allein noch nicht gelöst. Eine provisorische Ausschilderung und Markierung scheint zu teuer zu sein.

Erst als Darmstadt wegen der Umweltbelastungen durch den Kfz-Verkehr stark unter Druck geraten ist, geht es dann vergleichsweise schnell. In einem Gespräch fragt der Oberbürgermeister Partsch den ADFC, was denn schnell umgesetzt werden könne. Auf unsere Antwort "Zimmerstraße" sagt er zu, diese innerhalb von vier bis fünf Wochen freizugeben. Um den Radverkehr dort nicht zu gefährden, würden fünf Parkplätze entfernt.

Am 7. Dezember 2019, vierzehn (!) Jahre nach dem Unfall ist es dann endlich soweit, es werden Markierungen angebracht und ein Schild aufgestellt, die Zimmerstraße ist legal in nördlicher Richtung für Fahrräder befahrbar. Dass nur drei Parkplätze weg fielen, tat der Freude keinen Abbruch. Was lange währt ...

Sperren, sperren, Umlaufsperren

Entlang der alten B3 gibt es einen ausgewiesenen Radfernweg, der in Malchen durch ein Wohngebiet geführt wird. Zwei fast rechtwinklige „Kurven“ auf schmalen Weg im Verlauf sind bereits störend. In der Straße „Im Metzger“ aber wird das noch durch eine „Umlaufsperre“ getoppt, die das Passieren von Tandem-, Lasten- und Liegeradfahrern sowie Gespannen mit Anhängern fast unmöglich macht.

Erstkontakt

Ende Juni 2018 macht Xavier Marc, Vorstandsmitglied im ADFC Darmstadt-Dieburg, die zuständige Gemeinde Seeheim-Jugenheim auf diesen Missstand aufmerksam. Bereits etwa 15 Jahre vorher wurde die Umlaufsperre nach dem Protest des ADFC „entschärft“, so dass man sie überhaupt mit einem Fahrrad ohne Umheben passieren konnte. Die „neuartigen“ Räder wurden jedoch immer noch behindert.

Nach zwei Monaten, im August, hakt Xavier erneut nach. Da endlich kommt die Antwort, es sei alles in Ordnung mit der Sperre, es seien ja schließlich keine „Vorkommnisse“ mehr zu ver-

Wie soll man da durch kommen?

Es hat auch hier mehr als ein Jahr gedauert, bis das „Drängelgitter“ nach den Regeln der ERA 2010 umgebaut wurde.



Foto: Luciana Fenoglio

zeichnen gewesen und überhaupt habe man keine Zeit, sich darum zu kümmern. Anscheinend hatte man bis dahin auch keine Zeit, die Beseitigung des von dem benachbarten Grundstück wuchernden und die Durchfahrt behindernden Grün anzumahnen. Dies erfolgte dann zwar, hatte aber zunächst keine Auswirkungen.

Rückschnitt

Anfang September waren die Äste immer noch nicht gekürzt. Auf Hinweis des ADFC teilte das Ordnungsamt mit, man habe „veranlasst, dass der Eigentümer 0 seine Hecke zurückzuschneiden hat“. Wirklich verbessert hat sich nichts. Mitte September ragten die Äste in gekürzter Form immer noch in den öffentlichen Raum und verengten die Durchfahrt.

Auf Anfrage zeigt sich auch Hessen-Mobil ratlos, setzt aber das Wirtschaftsministerium über den Vorgang in Kenntnis. Mitte November hakt Xavier erneut nach und bat um ein Gespräch. Die Monate vergehen.

Mehr als ein halbes Jahr der Funkstille später, Ende Juni 2019 kontaktierten wir das Ordnungsamt erneut, diesmal in schärferer Ansprache, schließlich ging es um die Erfüllung eines Erlasses des hessischen Verkehrsministeriums. Wir setzen eine Frist bis zum 15. Juli 2019, oder wir würden die Aufsichtsbehörden in dieser Sache bemühen.

Leider hilft nur Druck

Am 10. Juli teilt der Bürgermeister mit, er habe zusammen mit der Verwaltung beschlossen, die Sperre so um zu bauen, dass die „Sonderräder“ passieren könnten. In einer E-Mail wies Xavier den Bürgermeister sicherheitshalber auf die Details des Erlasses bezüglich Umlaufsperren hin. „Nur“ etwa vier Monate nach dem Beschluss wird die Umlaufsperre zwar nicht beseitigt, aber entsprechend der ERA 2010 umgebaut. Auch hier ein Erfolg mit Wermutstropfen.

Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass der Radverkehr bei den zuständigen Behörden häufig noch ein Schattendasein fristet, Klima- und Umweltkrise zum Trotz. Das muss sich dringend ändern. Dafür kämpft der ADFC!

Burkhard Walger

So sieht es jetzt aus. Wenn schon Drängelgitter, warum dann nicht gleich so?



Foto: Xavier Marc

Frauenpower für den ADFC!

Oder: Mehr aktive Frauen im Verein

Wer schon einmal auf ADFC-Veranstaltungen war, wird es selbst beobachtet haben: Das ADFC-Engagement liegt überwiegend in den Händen der männlichen Mitglieder. Das will der ADFC Hessen ändern und hat am 1. Februar weibliche ADFC-Mitglieder nach Frankfurt zu einer Veranstaltung nur für Frauen eingeladen.

Die fast 40 Frauen, die diesem Aufruf folgten und nach Frankfurt kamen, waren neugierig auf ADFC-Einblicke, sie wollten sich mit anderen Frauen vernetzen und sich teilweise den letzten Kick abholen, um früheres Engagement wiederzubeleben oder erstmalig selbst aktiv zu werden.

Zahlen, Daten, Fakten

Die beiden Moderatorinnen – Rebecca Peters aus dem Bundesvorstand und Johanna Drescher, Projektleiterin in der Berliner Geschäftsstelle – stiegen mit der Faktenlage ein. So ist z. B. in der zuletzt 2014 geänderten Satzung des ADFC Hessen zu lesen, dass alle Gremien mit einer Frauenquote von 50 % besetzt sein sollen. Davon sind wir in Hessen wie in zahlreichen anderen Landesverbänden jedoch noch weit entfernt. Dabei ist unsere Mitgliederstruktur mit einem Frauenanteil von 49 % zunächst einmal vielversprechend. Davon träumt so manch anderer Verein. Die Frauen sind also da, nur insgesamt zu wenig aktiv und in der Führungsverantwortung deutlich unterrepräsentiert. Während sich bei den männlichen Mitgliedern 12 % ehrenamtlich einbringen, sind es bei den Frauen nur 6 %. Damit geht dem ADFC viel Potenzial verloren, das ein wachsender Verein dringend bräuchte.

Was erwarten Frauen?

Im Lauf des Tages ging es ganz praktisch darum, was geschehen muss, damit wir Frauen uns im ADFC wiederfinden und uns stärker einbringen. Wie nicht anders zu erwarten, waren die Antworten so bunt wie die Teilnehmerinnenschar. Was sich jedoch deutlich herauskristallisierte, waren unsere Anforderungen an die Kommunikationskultur und den Umgang miteinander. Frauen möchten nicht als „Mädchen“ oder in der Rolle als „Kümmerin“ adressiert werden. Die Reduktion auf das Geschlecht ist grundsätzlich ein No Go. Auch männliche Rituale inkl. der Prahlerie,

**„Wir brauchen buntere Strukturen“.
Dafür setzt sich Rebecca Peters vom Bundesvorstand des ADFC ein.**



Foto: Torsten Willner

wie viele Kilometer man z. B. als furchtloser Radler gerade „runtergerissen“ hätte, sind hervorragend geeignet, Frauen in die Flucht zu schlagen. Frauen suchen keinen Stammtisch. Wer dem Verein von seiner freien Zeit schenkt, möchte gemeinsam etwas erreichen und sich nicht erst gegen männliches „Platzhirschverhalten“ durchsetzen müssen.

Frauen ticken



Foto: Torsten Willner

Lebhaft ging es zu beim ersten Frauentag des ADFC in Frankfurt. In der Bildmitte: Johanna Drescher von der Berliner Geschäftsstelle. Sie moderierte mit Rebecca Peters.

anders als Männer

Inzwischen liegen auch entsprechende Erkenntnisse aus der Freiwilligenarbeit vor. So weiß man, dass Frauen häufig andere Präferenzen haben als Männer. Dies hat sich bei aller Unterschiedlichkeit der Teilnehmerinnen in Frankfurt bestätigt. Frauen interessieren sich insbesondere für offene, flexible, zeitlich befristete und themenbezogene Organisationsformen. Und sie überlegen oft länger, worauf sie sich einlassen bzw. wissen vorab gerne, was auf sie zukommt. Männer – die Zuspitzung sei mir verziehen – gehen mit ihrer Hemdsärmeligkeit häufig couragierter an neue Aufgaben heran und trauen sich beispielsweise Vorstand einfach mal zu. An der Stelle können wir uns, liebe Frauen, manchmal durchaus eine Scheibe abschneiden.

Fazit

Der ADFC hat einen Prozess angestoßen und dabei bewusst neue Wege gewählt. So war allein das Format der Separation – eine Einladung nur an Frauen – ein Novum für den ADFC Hessen. Bei den Teilnehmerinnen kam dies sehr gut an. So kommentierte Vivian Reither, Mitglied des Kreisbands Darmstadt-Dieburg e. V., dies folgendermaßen: „Mir hat der Tag gut gefallen. Ich denke, dass so ein reines ‚aktive Frauen im ADFC‘-Treffen ein gutes Mittel ist, um die wenigen aktiven Frauen zu motivieren und zu stärken. Man merkt, dass man nicht alleine ist.“ Diesem positiven Fazit schließe ich mich an. Die Teilnehmerinnen sprühten vor Energie und Tatendrang. Dies zog sich bis zum Schluss durch, als sich ganz spontan einige Frauen bereitklärten, als Ansprechpartnerinnen zur Verfügung zu stehen. Was sich daraus ergibt, wir werden es erleben. Ein Anfang ist jedenfalls gemacht.

Helga Hofmann

Anmerkung der Redaktion:

Helga Hofmann hat ihre persönlichen Konsequenzen bereits gezogen und ist seit dem 11.2.2020 Mitglied im Vorstand des ADFC Darmstadt-Dieburg e. V.

Der AStA der TU Darmstadt

Engagiert für nachhaltige Mobilität

An der TU Darmstadt gibt es wie an fast jeder deutschen Hochschule einen Allgemeinen Studierendenausschuss, kurz AStA. Dieser engagiert sich in vielen Bereichen. Uns interessiert besonders, was der AStA der TU Darmstadt zur Förderung nachhaltiger Mobilität und des Radverkehrs unternimmt.

An der Technischen Universität Darmstadt studieren derzeit knapp 26.000 Menschen, verteilt auf verschiedene Standorte. Wie sie sich in der Stadt, auf dem Weg zur Uni und zurück fortbewegen, wie nachhaltig und umweltfreundlich dies geschieht, macht in einer Stadt wie Darmstadt mit ca. 160.000 Einwohner*innen einen Unterschied.

Der AStA der TU Darmstadt

Der AStA ist eine hochschulweite Einrichtung, die von den Studierenden selbst organisiert und gestaltet wird. In Darmstadt gehören dem AStA 6 gewählte und 25 berufene Referent*innen an. Sie kümmern sich um alle Fragen der studentischen Selbstverwaltung – angefangen bei der Antidiskriminierung über die Hochschulpolitik und Kulturarbeit bis hin zu Verkehrsfragen.

Die Aktivitäten rund ums Rad

Nachdem das Ressort „Mobilität“ längere Zeit unbesetzt war, gibt es seit August 2019 mit Moritz Stockmar – „hauptberuflich“ Student der Politikwissenschaften und Informatik – wieder einen Referenten, der sich um die Mobilitätsbedürfnisse der Studierenden kümmert.

Dies ist auch dringend erforderlich, allein schon, um in Folgeverhandlungen zur Verlängerung des Leihfahrradsystems „Call a Bike“ zu gehen. Seit 2014 ist die Nutzung der „Call a Bike“-Mieträder im Studierendenstatus integriert. Nach einmaliger Registrierung können Studierende beliebig oft bis zu drei Fahrräder gleichzeitig jeweils eine Stunde am Stück kostenlos ausleihen. Die perfekte Lösung, um z. B. vom Hauptbahnhof zur Uni oder von der Innenstadt an die TU zu gelangen! Dass dies fortgesetzt werden muss, steht für Moritz Stockmar außer Frage.

Doch auch für alle, die mit dem eigenen Rad unterwegs sind, macht der AStA ein attraktives Angebot. In der Fahrradwerkstatt „zwanzig“ am Karolinenplatz 5 gibt es die Möglichkeit, selbst Hand anzulegen und das eigene Rad wieder flott zu machen. Und kommt man nicht weiter, kann man auf die fachkundige Unterstützung durch die ehrenamtlichen Mitarbeiter*innen vor Ort zurückgreifen. Die Werkstatt richtet sich übrigens nicht nur an Studierende, sondern steht allen Interessierten offen. Nur Reparaturaufträge werden nicht angenommen. Selbst schrauben ist die Devise.

Weitere Angebote

Neben den Fahrradangeboten ist im Gesamtpaket des AStA zuallererst das Semesterticket zu nennen. Dieses ermöglicht es Studierenden, Bus und Bahn ohne Zusatzkosten zu benutzen. Es ist auf dem Studierendenausweis aufgedruckt und wird automatisch bei der Einschreibung oder Rückmeldung an die Hochschule bezahlt. Studierende können so für wenig Geld im ganzen RMV unterwegs sein. „Ein Superdeal für die Uni und den RMV“,



Moritz Stockmar, Referent für Mobilität & Personal, im Gespräch mit Annelie von Arnim, Magazin Kettenblatt.

Foto: Helga Hofmann

findet Moritz Stockmar zu Recht. Wenn man als Studierender alternative und nachhaltige Mobilitätsformen kennen lernt, bleibt man später – so die Haltung des AStA – leichter dabei.

Doch nicht alles lässt sich mit dem Rad oder dem ÖPNV erledigen. Über die Kooperation mit dem Carsharing-Anbieter „Bookn-Drive“ haben Studierende für solche Fälle die Möglichkeit, vergünstigt ein Fahrzeug zu leihen. Vom Cabrio bis zum Transporter ist alles dabei. Der Trip ins Umland ist damit für wenig Geld genauso problemlos möglich wie der studentische Umzug.

Neben diesen Angeboten zur Förderung nachhaltiger Mobilität vermittelt der AStA auch Parktickets für die Lichtwiese und bietet Studierenden, die nicht auf ihren Pkw verzichten wollen oder können, vergünstigte Parkkonditionen.

Ausblick

Der AStA hat es in der Vergangenheit geschafft, ein beeindruckend vielfältiges Mobilitätsangebot aufzubauen. Derzeit verlagert sich der Fokus hin zum Thema „bezahlbares Wohnen“ - mit Blick auf den Darmstädter Wohnungsmarkt mehr als verständlich. Gleichwohl sind wir sicher, dass es dem AStA und hier ganz besonders dem noch neuen Referenten für Mobilität gelingen wird, die vorhandenen Angebote zur Radmobilität zu erhalten. Wenn auch für das Thema Radinfrastruktur etwas erreicht wird, kommt das allen zugute.

Annelie von Arnim

Alnatura als fahrradfreundlicher Arbeitgeber

ADFC-Auszeichnung für nachhaltiges Mobilitätskonzept

Als erstes Unternehmen in Darmstadt wurde Alnatura Ende letzten Jahres das EU-weite Siegel „Zertifizierter Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ in Silber verliehen.

Die Verleihung der Auszeichnung war für uns Anlass, einen Blick hinter die Kulissen zu werfen und die Frage zu stellen, was Alnatura als fahrradfreundlichen Arbeitgeber auszeichnet.

Doch wer ist Alnatura überhaupt?

Alnatura ist in der Biobranche inzwischen einer der ganz großen Player. Das 1984 gegründete Unternehmen – seit 2019 mit Firmensitz in Darmstadt – vertreibt nach ökologischen Gesichtspunkten hergestellte Lebensmittel. Im Geschäftsjahr 2018/2019 lag der Umsatz bei etwa 901 Mio. Euro netto. Dies entspricht einem Plus von 9,5 % im Vergleich zum vorangegangenen Geschäftsjahr. Aktuell beschäftigt Alnatura ca. 3.250 Mitarbeiter*innen. Davon arbeiten rund 450 am Standort Darmstadt im neuen Alnatura Campus mit dem europaweit größten Bürogebäude aus Lehm.

Der neue Standort in Darmstadt

An den Anfang 2019 bezogenen Neubau im Darmstädter Südwesten ging das Unternehmen mit hoch gesteckten Zielen heran. Besonders wichtig: Der Autoverkehr sollte zugunsten alternativer Mobilitätsformen um 25 % reduziert werden. „Wir wollten am neuen Standort möglichst viel gleich richtig machen und so gestalten, dass es auch fahrradfreundlich ist“, beschreibt Christiane Meyer, bei Alnatura zuständig für nachhaltige Mobilität, die Herangehensweise bei der Planung. Dies führte z. B. dazu, dass spürbar weniger Pkw-Parkflächen als am alten Standort ausgewiesen und eine Vielzahl an Angeboten für Radfahrer*innen geschaffen wurden.

Die Angebote für Radfahrer*innen

Wer als Mitarbeiter*in mit dem Rad zur Arbeit kommt, findet mit dem separaten Fahrradhaus eine qualitätsvolle Abstellanlage vor. Dort kann das Rad sicher und witterungsgeschützt abgestellt werden. Weitere Pluspunkte des Fahrradhauses sind der direkte Zugang vom vorbeiführenden Radweg aus, die Beleuchtung, eine Reparaturstation mit Werkzeug und Kompressor sowie ein Ladeschrank für Pedelec-Akkus. Denn die Zahl der Pedelec-Fahrer*innen nimmt auch bei Alnatura stetig zu. Sie können während der Arbeitszeit ihre Akkus kostenlos, sicher, brand- und diebstahlgeschützt aufladen. Bei der Wegeführung hat man darauf geachtet, dass sich die Wege der Radfahrer*innen und der PKW-Fahrer*innen nicht kreuzen. Konflikte sollen gar nicht erst entstehen.

Hat man sein Rad dann gut abgestellt, bieten die großzügigen Duschen im Untergeschoss des Bürogebäudes die Möglichkeit, sich selbst „bürofit“ zu machen. Und wer noch kein Rad sein Eigen nennt oder sich ein neues zulegen möchte, kann dafür das Alnatura-Dienstradleasing nutzen und das neue Rad über Gehaltsumwandlung finanzieren.

Wie ist es mit der Akzeptanz?

Täglich stehen aktuell im Winterhalbjahr etwa 100 bis 120 Räder im Fahrradhaus. Damit ist die Vollausslastung fast erreicht, so dass man sich bei Alnatura bereits Gedanken über die kommende Fahrradsaison machen muss. Bei einer Umfrage antworteten 2019 26 % der Belegschaft, dass sie mit dem Rad zur Arbeit kämen. Erfreulicherweise sinkt dieser Wert im Winter nur



Foto: Alnatura

Auf das neue Fahrradhaus ist man bei Alnatura zu Recht besonders stolz.

um wenige Prozent. Auch mit der Annahme des Dienstradleasings ist man bei Alnatura zufrieden.

Ausblick

Während sich der Standort Darmstadt bereits als Leuchtturm präsentiert, stehen fahrradfreundliche Angebote in den meisten der 135 Filialstandorte noch aus. Hier soll in einem nächsten Schritt im Rahmen des unternehmensweiten Projekts „Mobilität 2030“ geprüft werden, was dort möglich ist. Auch am Logistikstandort Lorsch mit ca. 70 Alnatura-Mitarbeiter*innen sollen fahrradfreundliche Angebote ausgebaut werden.

Fazit:

Alnatura zeigt in vorbildlicher Weise, was man erreichen kann, wenn man das Rad beim Neubau von Anfang an mitdenkt. Wir gratulieren Alnatura zur Zertifizierung. Und wir wünschen uns mehr Arbeitgeber, die diesem Beispiel folgen. Fahrradförderung ist für relativ wenig Geld praktizierte Nachhaltigkeitsentwicklung.

Helga Hofmann

Fahrradfreundlicher Arbeitgeber

Die Initiative „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ von EU und ADFC will es Menschen leichter machen, das Auto stehen zu lassen und mit dem Rad zur Arbeit zu fahren. Dazu müssen Unternehmen fahrradfreundlicher werden. Firmen, die sich dieses Ziel stecken, können sich vom ADFC beraten und zertifizieren lassen. Das drei Jahre gültige Zertifikat gibt es in drei Abstufungen: Bronze, Silber und Gold.

Mehr unter:

<https://t1p.de/ADFCFahrradfreundlicherArbeitgeber>

<https://www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de>



Zählstellen für den Radverkehr

Ein Überblick

Zählstellen sind keine neue Erfindung. Es gibt sie überall im Land. Sie sind aus den unterschiedlichsten Gründen errichtet worden. Verschaffen wir uns erst mal einen Überblick, bevor wir auf Darmstadt schauen.

Ob nun Fahrradzählstelle, Fahrradzähler, Fahrradzählsäule, Fahrradzählanlage, Fahrradbarometer oder Bike-Counter, diese technischen Einrichtungen verfolgen alle das gleiche Ziel: Die Dichte des Radverkehrs zu messen. Durch geeignete technische Einrichtungen wie Induktionsschleifen, Zählschläuche, Kamera-detektoren oder andere Maßnahmen werden die Räder gezählt, die an der Zählstelle vorbeifahren. Manchmal wird in einer, manchmal in beiden Fahrtrichtungen gemessen.

Die Messergebnisse werden entweder auf Displays vor Ort oder über Links im Internet veröffentlicht.

In den Städten, die bereits Zählstellen installiert haben, lässt sich feststellen, dass der Radverkehr offensichtlich kontinuierlich, wenn auch langsam, zunimmt. Dabei ist natürlich die Frequenz in den Monaten mit kälterem/ schlechteren Wetter (deutlich) niedriger als in den Sommermonaten.

Am 11. Oktober 2019 wurde in Darmstadt die erste Zählstelle an der Heidelberger Straße in Höhe der Lincoln-Siedlung eingerichtet. Hier werden alle Fahrräder auf dem neuen Rad- und Gehweg an der Westseite der Straße in beiden Fahrtrichtungen getrennt erfasst. Die überwiegende Mehrheit der Räder ist an der Messstelle in Richtung Süden unterwegs. Da auf der östlichen Straßenseite bzw. auf der Fahrbahn auch noch zahlreiche Räder in Richtung Norden unterwegs sind, gibt der Zähler also nur einen Teilüberblick.

Die Zählsäule belegt auch eine konstante Nutzung über die kälteren Monate. Dabei lassen sich auch extreme Schlechtwettertage erkennen. Seit Anfang März stellt man fest, dass die Anzahl der erfassten Räder kontinuierlich steigt. Ob das nun auf das zunehmend wärmere Wetter oder auf die Tatsache, dass durch die Corona-Krise mehr Menschen von Auto und Straßenbahn aufs Rad umsteigen, zurückzuführen ist, lässt sich allenfalls spekulieren.

Immerhin haben im ersten halben Jahr seit der Installation über 125.000 Fahrräder die Zählstelle passiert. Die Messwerte gibt es im Internet unter

<http://public.data.eco-counter.com/?id=100050420>



Foto: Xavier Marc

Seit Oktober 2019 werden an der Ecke Heidelberger Straße / Einsteinstraße Radfahrer*innen gezählt. Der bisherige Spitzenwert liegt bei 1.597 erfassten Rädern pro Tag.

Da das Land Hessen ein landesweites Zählstellenprogramm plant, hat die Stadt Darmstadt im Rahmen des Programms den Bedarf von fünf weiteren Zählstellen angemeldet. Die Stadt Darmstadt hat außerdem eine mobile Zählstelle beschafft. Deren Schläuche werden über die Fahrbahn gelegt und erfassen so die Räder, die vorbeifahren. Damit wird in Zukunft vor der Umsetzung geplanter Rad-Maßnahmen gezählt. Nach Durchführung der Maßnahme lässt sich dann feststellen, welche Auswirkungen die umgesetzte Maßnahme genau hatte. Das Gerät kam bereits vor der Umsetzung der Fahrradstraße im Erlich bzw. in der Greinstraße zum Einsatz und wird im Spätsommer/ Herbst noch einmal zur „Post-Kontrolle“ dort eingesetzt.

Klaus Görger



BIKE & SPORTS SEEHEIM Rad und E-Bike a.d. Bergstraße
FÜR JEDEN **DAS PASSENDE BIKE**
www.bikesports-seeheim.de
Tel.: 06257 - 5060560

**WIR SIND
UMGEZOGEN**

**Ab sofort finden
Sie uns hier:**

Beethovenring 59
64342 Seeheim
(Zugang über den Grundweg)

Mo – Fr: 9:30 – 13:00
14:30 – 18:30 Uhr

Sa: 9:30 – 13:00 Uhr
Mittwoch: geschlossen

Parkplätze sind
ausreichend vorhanden.

Die Fahrradwerkstatt GoodWheel in der Jefferson-Siedlung

Oder: Fahrräder für geflüchtete Menschen

Seit fast fünf Jahren gibt es die Fahrradwerkstatt GoodWheel. Wie kam es dazu, welche Erfahrungen gibt es und wie sehen unsere Wünsche für die Zukunft aus?

Am Anfang

Als die Flüchtlingswelle im Herbst 2015 Deutschland erreichte, habe ich mich gefragt: Was kannst du tun? Nachdem ich etwas über Fahrradprojekte in anderen Städten gelesen hatte, suchte ich nach einer Chance, eine Fahrradwerkstatt für Geflüchtete zu gründen oder mich an einer bestehenden Werkstatt zu beteiligen. Zusammen mit anderen, die ich über SaveMe-Darmstadt und den Koordinationskreis Asyl Darmstadt gefunden hatte, starteten wir eine Aktion in Darmstadt-Eberstadt, wo uns der Werkhof-Darmstadt e. V. erlaubte, dort einen Nachmittag in der Woche ihre Werkstatt zu nutzen.

Wir bauen eine Werkstatt auf

Es war uns schnell bewusst, dass wir eine richtige Werkstatt direkt in einer Einrichtung brauchten – die Wege für die Flüchtlinge waren zu lang und zu kompliziert. Dass gleichzeitig die Stadt Darmstadt bereit war, uns mit Räumlichkeiten in der Jefferson Siedlung zu unterstützen, sowie eine großzügige Spende von der Dotter-Stiftung haben die Werkstatt möglich gemacht. Dank dieser Spende konnten wir unsere Werkstatt mit Werkzeugen und einer Grundversorgung an Ersatzteilen ausstatten.

Die Arbeit in der Werkstatt

Die Werkstatt hat jeden Mittwochnachmittag geöffnet. Unsere Arbeit hier ist sehr vielseitig. Durch Veröffentlichungen in der Zeitung, diverse Mailingaktionen und persönliche Kontakte haben wir eine stetige Versorgung mit alten Fahrrädern. Sie werden von uns repariert, fahrtüchtig gemacht und dann an Geflüchtete weitergegeben, oder vielleicht auseinandergenommen, um das Ersatzteillager zu füllen. Je nachdem, welche neuen Teile wir einbauen, müssen die neuen Besitzer etwas für die Räder bezahlen. Unsere Hauptarbeit besteht darin, beim Reparieren der Fahrräder zu helfen oder die Reparaturen selbst durchzuführen.

Es geht nicht nur um Fahrräder

Für uns ist der direkte Kontakt zu den Geflüchteten sehr wichtig. Wir treffen Menschen aus vielen verschiedenen Ländern und Kulturen. Bei einigen von ihnen müssen wir uns mit Zeichen und Zeichnungen verständigen, einige sprechen Englisch, und fast alle versuchen Deutsch zu lernen und sind daran interessiert die richtigen Wörter für die Teile der Fahrräder und die Werkzeuge zu lernen. Manchmal sprechen wir darüber, wie und warum sie hierhergekommen sind und was ihre Hoffnungen und Träume für die Zukunft sind. Es ist besonders erfreulich, wie schnell die Kinder Deutsch lernen. Viele sind regelmäßig in der Werkstatt und helfen als Übersetzer.

Traurig ist es jedoch, zu sehen, wie die Fahrräder oft behandelt werden. Die Bewohner haben keine Möglichkeit, ihre Fahrräder



Foto: Malcolm Howlett

Hier werden die Räder wieder auf Vordermann gebracht.

vor Regen zu schützen. Und diese werden selten gut behandelt. Die meisten Erwachsenen sehen ein Fahrrad als einen notwendigen Schritt auf dem Weg zum Besitz eines Autos an. Daher war es für mich vor kurzem besonders erfreulich, als ich jemanden traf, der jetzt eine Wohnung und einen Job hat und begeistert seine jüngste Radtour nach Würzburg und zurück beschrieb.

Wie geht es weiter?

Die Zahl der Einwohner in Jefferson ist von über 700 auf rund 300 gesunken, und die Stadt plant, die Siedlung zu schließen, um dringend benötigte Wohnungen für die wachsende Bevölkerung zu bauen. Dies bedeutet leider, dass unsere Werkstatt geschlossen werden muss, es sei denn, wir finden einen anderen Platz. Für uns ist es wichtig, dass wir nicht mit den Fahrradgeschäften hier in der Stadt in Konkurrenz treten und weiterhin einen Service für Menschen anbieten, die ohne unsere Hilfe entweder überhaupt kein Fahrrad oder ein Fahrrad ohne funktionierende Bremsen, Lichter oder Schaltungen hätten.

Malcolm Howlett (Kontakt: Malcolm@Howlett.de)

Die Jefferson Siedlung

Die Jefferson Siedlung ist eine Erstwohnunterkunft in einer ehemaligen amerikanischen Kaserne zwischen Darmstadt-Bessungen und Eberstadt. Zeitweise wohnten hier bis zu circa 700 Geflüchtete aus mehreren Ländern. Mittelfristig ist es geplant, die Jefferson-Siedlung zu schließen, um Wohnungen zu bauen.

Radeln ohne Alter, jetzt auch in Darmstadt

Ein Projektbericht

„Radeln ohne Alter“ (RoA), was ist das? Die Idee kommt aus Kopenhagen. Dort gründete Ole Kassow 2012 die Bewegung „Cycling without Age“ (CwA). Inzwischen hat sich diese Initiative zu einer weltweiten Bewegung entwickelt. Jetzt steht sie auch in Darmstadt in den Startlöchern.

In Deutschland gibt es über 20 Standorte mit Rikschas, weltweit sind in mehr als 50 Ländern über 3.000 RoA-Rikschas und über 33.000 trainierte RoA-Piloten im Einsatz. Der aktuell älteste Pilot ist Jörgen Hass (90) in Kopenhagen. Die älteste Passagierin ist Madam Yeo Lu (107) in Singapur. Mehr zu CwA auf der Internetseite der Deutschen RoA-Gruppe radelnohnealter.de und der internationalen Organisation CwA cyclingwithoutage.org.

Wer sind wir?

Wir sind eine Gruppe von elf Gründern und Fahrer-Interessenten, die die Initiative „Radeln ohne Alter“ für den Standort Darmstadt ins Leben gerufen haben. „Radeln ohne Alter Darmstadt“ möchte mit Hilfe von Pedelec-Fahrrad-Rikschas immobilen Menschen und Senioren in Darmstadt die Möglichkeit schenken, mit uns gemeinsame Ausflüge in die Umgebung zu unternehmen und dabei wieder den „Wind in den Haaren zu spüren“ und Kontakte mit der „Außenwelt“ zu bekommen. Wir sind von dieser guten Idee so überzeugt und haben seit 2019 Spenden für die Anschaffung einer ersten Rikscha gesammelt und „Schnuppertage“ für Piloten und Passagiere mit einer geliehenen Rikscha durchgeführt.

Wie weit sind wir?

Radeln ohne Alter Darmstadt ist Teil des „Arheilger Stadtteilverein e. V.“ geworden und arbeitet zunächst mit drei Senioren-Einrichtungen in Darmstadts Norden zusammen, um einen entsprechenden Fahrdienst aufzubauen und zu betreiben. Die Anfangsfinanzierung für einen Start mit einer Rikscha ist gesichert und Piloten hierfür sind ausgebildet. Die Verträge mit den drei Senioren-Einrichtungen werden zurzeit ausgehandelt. Für die erforderlichen Versicherungen haben wir Angebote.

Wie geht's weiter?

In der Radel-Saison 2020 wollen wir wochenweise wechselnd regelmäßige Ausflugsfahrten anbieten. Diese sollen von den drei Senioren-Einrichtungen ausgehen.

Wir gehen davon aus, dass unsere Fahrten in den Senioren-Einrichtungen und der Öffentlichkeit Beachtung finden und dadurch der Wunsch nach Mitfahrgelegenheiten steigt. Für uns würde das bedeuten, uns personell verstärken zu müssen. Dafür suchen wir:

- **Weitere Rikscha-Piloten**
Jeder, von 17 bis 80 Jahren, der sich fit fühlt, kann sich einen wertvollen freiwilligen Dienst erbringen und in seiner Nachbarschaft hilfreich und gemeinnützig tätig werden.
- **Piloten-Trainer**
Alles, von der Anwendung des elektrischen Rikscha-Antriebs bis zur Kontaktaufnahme mit ihren Passagieren will gelernt werden.
- **Planungs- und Event-Koordinatoren**
Beziehungen entwickeln, Zeitpläne und Feste organisieren und verwalten, um die Fahrten-Anforderungen unserer Einrichtungen und Passagiere und die Fahr-Bereitschaften unserer ehrenamtlichen Piloten und Helfer zu koordinieren.
- **Designer und Social Media-Spezialisten**
Digitale Kommunikations-, Illustrations- Medien für unsere



Internet-Präsenz umsetzen, Arbeiten als Web- und Medien-Designer und Erstellen von Druck-Broschüren.

- **Fahrradmechaniker für unsere Rikschas**
Rikschas pflegen, z.B. Ketten reinigen und Bremsen einstellen.
- **Spezialisten für rechtliche Fragen**
Rechtserfahrung im Sozial-, Gesundheits- und Sicherheitsbereich oder in karitativen und gemeinnützigen Organisationen.
- **Spendensammler**
Kontakt zu unseren bisherigen Spendern und Förderern pflegen und neue gewinnen.
- **Fotografen**
Radeln ohne Alter Darmstadt ist auf neue Inhalte und aktuelle Schnappschüsse angewiesen.

Wer Interesse bekommen hat, mehr über RoA Darmstadt zu erfahren oder sich unserer Bewegung aktiv oder passiv anzuschließen will, der melde sich bitte bei:

Radeln ohne Alter Darmstadt, Fuchsstraße 24, 64291

Darmstadt-Arheilgen,

Tel. 06151 376 737 oder mobil 0151 171 00665 oder per

E-Mail bei franz.verweyen@radelnohnealter.de

Franz Verweyen



Dieser Artikel entstand vor der Corona-Pandemie. Für die aktuellen Termine wenden Sie sich bitte an Herrn Verweyen.



Unsere Leih-Rikscha aus dem Darmstädter Radkontor. Ab Sommer fahren wir mit der eigenen Rikscha.



Foto: Franz Verweyen

Rotwild: Eine Radmarke aus dem Landkreis

Zu Besuch bei einer High-End-Fahrradschmiede

Wir setzen unsere Artikelserie über Fahrradhersteller aus der Region fort. Dieses Mal haben wir uns die Marke Rotwild angesehen.

Es fing vor über einem Vierteljahrhundert an. 1994 gründeten Peter Schlitt und Peter Böhm – beide hatten sich als Studenten in Darmstadt kennengelernt – die ADP Engineering GmbH. 1996 folgte die Gründung der Marke Rotwild. Heute ist das Unternehmen mit aktuell 36 Mitarbeiter*innen in Dieburg ansässig. Dort wird entwickelt, teilweise auch gefertigt, montiert, repariert und ausgeliefert, nicht jedoch verkauft. Ein Rotwild-Rad erwirbt man beim Fachhändler, nicht beim Hersteller.

Die Anfänge

Die erste Innovation des jungen Unternehmens war der sog. Brake Booster, welcher der hydraulischen Felgenbremse zur entscheidenden Produktreife verhalf. Der Brake Booster ist der schlichte Verstärkungsbügel, der an jeder hydraulischen Felgenbremse zu sehen ist. Seine geniale Funktion ist es, die Auswölbung der Gabel unter dem hydraulischen Druck und den resultierenden Bremskraftverlust wirksam zu unterbinden.

Damit sprach man vor allem die noch junge Mountainbike-Szene an, die mit dem Rad im Gelände unterwegs war. Dort galt und gilt: Je zuverlässiger die Bremse funktioniert, umso sportiver kann man sich mit dem Rad bewegen. Mit dem Brake Booster hatte die ADP Engineering eine Antwort auf die steigenden Anforderungen gefunden.

Nur wenig später folgte die Entwicklung eines ersten Mountainbike-Prototyps, der schon mit Scheibenbremsen ausgestattet war. Von Anfang an auf eine neue Technik zu setzen, macht deutlich, worum es bei Rotwild immer ging: Das Rad in seiner Performance voranbringen. Bereits das erste Mountainbike des jungen Unternehmens hob sich signifikant vom Massenmarkt ab. Während andere Mountainbike-Hersteller in den 90ern dem Trend von englischen Produktnamen folgten, wählte ADP Engineering mit „Rotwild“ ganz bewusst einen deutschen Markennamen. Auch das klare Design in wenigen Farben hob sich in seiner Ästhetik deutlich von den überwiegend grellbunten Produkten der großen Hersteller ab. Ein Rotwild-Rad war vom ersten Modell an etwas Besonderes.

Ein Think Tank der Fahrradindustrie

Das klare Profil mit dem Fokus auf Mountainbikes für den Einsatz im Spitzenwettkämpfen, die hohe technische Kompetenz und nicht zuletzt die Leidenschaft, selbst Fahrradforschung zu betreiben, trugen dazu bei, dass sich die ADP Engineering schnell einen Ruf als kreative und innovative Entwicklerfirma erarbeitete.

So ließ z. B. Porsche ein Mountainbike konzipieren, dessen Design an die Linienführung des Porsche 911 angelehnt war. Ästhetisch ein Traum!



Foto: ADP Engineering GmbH

Präzision und Leidenschaft, nicht nur bei der Montage.

Besonders stolz ist man bei ADP Engineering auch darauf, dass man mit der Firma Brose, Weltmarktführer in vielen Bereichen der Automobilzulieferindustrie, eine exklusive Entwicklungspartnerschaft einging. Der Anspruch war, ein voll gefeder-tes Mountainbike mit Motorunterstützung zu bauen, das sich im Gelände wie ein ganz normales Mountainbike verhalten sollte. Dafür musste die Rahmenkonstruktion neu gedacht werden. Nach einer intensiven Entwicklungsphase war es dann 2014 so weit und man konnte das erste motorisierte Rad vorstellen, bei dem der Akku integrierter Teil des Rahmens war. Der Erfolg war immens und führte dazu, dass inzwischen fast jedes Rotwild-Rad mit Motorunterstützung verkauft wird.

Rotwild und der Fahrradboom

Bei Rotwild ist man davon überzeugt, dass die Elektrifizierung einer der zwei Hauptgründe für den Fahrradboom der vergangenen Jahre ist. Das Pedelec hat den Ruf des „Rentnergefährts“ längst hinter sich gelassen und ist inzwischen auch bei sportiven Fahrern angekommen, weil es für viele Ansprüche einen echten Mehrwert bietet. Der zweite wichtige Grund ist die Möglichkeit des Fahrrad-Leasings, das inzwischen von vielen Arbeitgebern angeboten wird. Dies macht vor allem hochpreisige Räder attraktiv und hat aus Sicht der Dieburger Radbauer dazu geführt, den eBike-Boom noch weiter zu befördern.

Dass sich die E-Mobilität weiter durchsetzen wird, stellt man bei Rotwild nicht in Frage. Wir sind gespannt, was den kreativen Südhessen in den nächsten Jahren noch einfallen wird.

Die Leidenschaft fürs Fahrrad und über 25 Jahre Erfahrung sind die besten Voraussetzungen für viele schöne neue Rotwild-Innovationen.

Helga Hofmann & Xavier Marc

BIKEPARK Ober-Ramstadt

Radenthusiasten setzen sich für ein neues Trainingsgelände ein

Mountainbike und BMX sind zwei Facetten des Radsports, die inzwischen sogar olympische Disziplinen sind. Sie erfordern wie jede Sportart intensives Training. Dies sollte idealerweise auf einem professionellen Trainingsgelände geschehen. Dafür setzt sich in Ober-Ramstadt eine Gruppe Radsportbegeisterter ein. Mit Johannes Wilhelm haben wir über das Projekt gesprochen.

Wie kam es zur BIKEPARK-Idee?

Seit zwei Jahren binden wir bei der Gestaltung der Projektwoche an der Georg-Christoph-Lichtenberg-Schule verstärkt die Schüler*innen ein, indem sie selbst Projekte anbieten, in die sich dann die Lehrer einwählen. Mehrere Schülergruppen haben Mountainbike-Projekte gewünscht. Diese stießen auf enormen Zuspruch. Danach war klar: Mountainbiking ist an unserer Schule ein Thema. Kurz vor der Projektwoche 2018 haben wir über die Sparkassenstiftung „Stärken fürs Leben“ Fördermittel erhalten, um an der Schule eine Fahrradwerkstatt einzurichten. Oliver Böhm und ich haben dort Fahrräder repariert und einen Schulpool an Rädern aufgebaut. Parallel haben wir begonnen, eine Mountainbike-AG zu etablieren. Doch leider war der Zugang nur für Schüler*innen möglich, die über ein eigenes Mountainbike verfügten. Als wir schließlich 2019 zur Bikeschool wurden und von der AOK eine großzügige Förderung für 14 hochwertige Mountainbikes erhielten – von der Verkehrswacht und Volksbank gab es noch die nötige Sicherheitsausrüstung – konnten wir endlich das Mountainbiken in den regulären Sportunterricht einbinden. Doch wo sollte man fahren? Wenn man bereits eine viertel Stunde braucht, um die Fahrräder auszugeben, weitere zwanzig Minuten, um ins Gelände zu gelangen und die gleichen Zeitspannen nochmal am Ende des Unterrichts benötigt, bleibt nicht viel Zeit fürs eigentliche Training. Irgendwann fiel uns auf, dass es auf unserem Sportgelände 10.000 qm Freifläche gab. Perfekt für einen Trail.

Wo liegen die Vorteile eines Trails auf dem Sportgelände?

Zunächst einmal bietet das vorliegende Gelände eine ausgezeichnete Topographie. Es sind auf einem etwa 2 km angedachten Cross Country-Rundkurs etwa 60 Höhenmeter realisierbar. Aber vor allem ist schon ganz viel da. Hier gibt es Infrastruktur wie Toiletten, Duschen, Parkplätze usw. Damit sind z. B. Wettkämpfe und Fahrrad-Events denkbar.

Wie ging es weiter?

Unsere Schulleitung hat uns von Anfang an unterstützt. Genauso positiv war die Reaktion der Stadt, der das Gelände gehört. Ursprünglich wollten wir mit den Schüler*innen die Strecke in Eigenregie selbst umsetzen. Wir haben jedoch schnell erkannt, dass wir damit an unsere Grenzen stoßen. Zu diesem Zeitpunkt konnte ich Klaus Pfeifer für unser Projekt begeistern, der mit langjähriger Projektmanagement Erfahrung zu einem unverzichtbaren Partner des Projekts wurde. Gemeinsam mit ihm entschieden wir, professionelle Bikepark-Planer mit ins Boot zu holen. Nach einer sorgfältigen Prüfung sind zwei Firmen übriggeblieben, mit denen wir uns die Realisierung vorstellen können.

Welche Rolle spielen die Schülerinnen und Schüler?

Eine zentrale. Alle Ideen rund um das Radfahren an unserer Schule wurden aus unserer Schülerschaft angeregt. Ohne sie würde kein Fahrradprojekt an der Schule stattfinden. Auch das Design des geplanten Bikeparks wurde in Planungsworkshops mit den beiden Bikeparkfirmen gemeinsam mit den Schüler*innen entworfen. Die geplante Anlage spiegelt die Ideen, Wünsche und Visionen unserer Schulgemeinschaft wider.



Foto: Radquartier GmbH

Viel Platz für das neue MTB-Trainingsgelände. Der zukünftige Bikepark soll sich links, unten und rechts außen um den Sportplatz schlängeln.

Wie sieht dieses Konzept aus?

Wir wollen einen Bikepark, der nicht langweilig, sondern auf lange Sicht interessant ist. Deshalb wird es verschiedene Bereiche mit Schwerpunkten (u.a. Cross Country- und Endurotrail) der jeweiligen Sportarten geben, die sich jedoch auch miteinander kombinieren lassen. Wir sind davon überzeugt, dass wir etwas Neuartiges schaffen. Eine Strecke, die für Anfänger wie Profis gleichermaßen attraktiv ist und die – obwohl künstlich angelegt – sehr natürlich wirken wird.

Wo stehen Sie in Bezug auf die Umsetzung?

Derzeit dürfen wir davon ausgehen, dass wir Ende des Jahres mit dem Bau beginnen können. Hoffentlich können wir bereits im Frühjahr 2021 die Strecke einweihen.

Herr Wilhelm, wir wünschen viel Erfolg bei der Umsetzung dieses großartigen Projekts und danken für dieses Gespräch.

Das Gespräch führte Helga Hofmann.

Die Menschen hinter dem Projekt

Hinter dem Projekt steht eine Vielzahl an Menschen aus Ober-Ramstadt und Umgebung, die sich für den Radsport begeistern. Exemplarisch ist hier Klaus Pfeifer zu nennen, der mit den beiden Projektinitiatoren Oliver Böhm und Johannes Wilhelm, beide Lehrer an der Georg-Christoph-Lichtenberg-Schule, maßgeblich für den Projektfortschritt verantwortlich ist. Johannes Wilhelm ist zusätzlich in der Radsportgemeinschaft 02/10 Ober-Ramstadt e.V. aktiv, die als Bauträger fungiert. Dazu kommen Karl-Heinz Haas als 1. Vorsitzender der Radsportgemeinschaft und viele andere, die glauben, dass aus dem (Jugend-)Trend im Mountainbike und e-Mountainbike Zukunftschancen für das Radfahren liegen.

Radfahren im Landkreis Darmstadt-Dieburg

Ein Blick auf Mühltal

Mit „Radfahren im Landkreis“ verbinden Sie vielleicht die letzte Wochenendtour im Odenwald oder an den Rhein. Aber auch im Alltag geht es per Rad in den Landkreisgemeinden zur Schule, zur Arbeit oder zum Einkaufen. Wie sich die Situation in Mühltal darstellt, ist Thema dieses Artikels.

Vor fast genau zwei Jahren, am 23. Mai 2018, stellte Landrat Klaus Peter Schellhaas das „Radverkehrskonzept für den Landkreis Darmstadt-Dieburg“ vor. Damit gab der Landkreis den Entscheidungsträgern aus Politik und Verwaltung das Rüstzeug für weitere Planung und Umsetzung an die Hand.

Die Situation in Mühltal

Mühltal hat 15.000 Einwohner, die sich auf sechs Ortsteile verteilen, und grenzt an die Gemeinden Ober-Ramstadt, Modautal, Seeheim-Jugenheim und die Stadt Darmstadt. Als ADFC fragen wir: „Wie sicher und komfortabel ist das Radfahren innerhalb der Ortsteile und können andere Ortsteile und Nachbarkommunen gut erreicht werden?“

In Frankenhausen und Nieder-Beerbach wird das Siedlungsgebiet von einer viel befahrenen Durchgangsstraße durchtrennt. Am Ortseingang gilt Tempo 50, im Ortskern sind 30 km/h erlaubt. Der innerörtliche Radverkehr muss die Fahrbahn nutzen, Radwege existieren nicht. Dies macht das Radfahren wenig attraktiv und lässt es sicherlich für Kinder und ältere Menschen gefährlich erscheinen. In den anderen Ortsteilen gibt es zwar Möglichkeiten, den Verkehr zu meiden, aber auch hier wird es häufig so eng, dass RadfahrerInnen durch Überholen mit geringem Abstand objektiv und subjektiv gefährdet werden.

Wie sehen die Verbindungen außerorts aus?

Bis auf einen Radweg von Nieder-Ramstadt nach Waschenbach sind keine weiteren Radwege zwischen den Ortsteilen oder in Nachbarkommunen vorhanden. Wer z. B. von Nieder-Ramstadt, Trautheim oder Traisa mit dem Rad nach Darmstadt möchte, fährt in der Regel durch den wunderschönen Wald, den er sich gern mit Wanderern, Laufgruppen und Waldarbeitern teilt. Für das tägliche Pendeln ist die holprige Oberfläche eine Herausforderung. Bei feuchtem Wetter ist ein ernstes Problem spritzender Matsch – für Radler, aber auch fürs Fahrrad. Eine Regenhose ist nötig, Schuhe wechseln, und wie die Socken aussehen, sieht ja keiner. Spätestens am dritten Tag ist „Kette entsanden“ angesagt.

Das zeigt: Die Rad-Infrastruktur in Mühltal lässt zu wünschen übrig. Das Planungsbüro, das das Radverkehrskonzept des Landkreises erstellt hat, sah dies ähnlich und gab folgende Empfehlungen:

Priorität A und B

- Trautheim/Traisa – Darmstadt(Böllenfalltor): Neubau Radweg entlang der B449 (Länge: 2,2 km, Kosten: 660 TEuro, Kosten/Nutzen: sehr gut, Baulast: Bund)
- Trautheim/Traisa – Nieder-Ramstadt: Neubau Radweg entlang der B449 (Länge: 2,2 km, Baulast: Bund)
- Nieder-Beerbach – zur B426: Neubau Radweg entlang der L3098 (Länge: 2,5 km, Kosten: 750 TEuro, Kosten/Nutzen: mittel, Baulast: Land)
- Waschenbach – Frankenhausen: Neubau Radweg entlang der K138 (Länge: 1,9 km, Kosten: 570 TEuro, Kosten/Nutzen: mittel, Baulast: Landkreis)

Priorität C und D



Foto: Annelie von Arnim

Warum darf mit Tempo 50 von Ortseingang bis zum Ortskern gefahren werden? Die Zeitersparnis rechtfertigt nicht die Gefährdung schwächerer Verkehrsteilnehmer.

- Nieder-Ramstadt – Ober-Ramstadt: Oberfläche Schachmühlenweg ausbauen (Länge: 1,2 km, Kosten: 165 TEuro, Kosten/Nutzen: gut, Baulast: Gemeinde)
- Nieder-Beerbach – Ober-Beerbach: Neubau Radweg an der L3098 (Länge: 2,4km, Kosten: 1.200 TEuro, Kosten/Nutzen: schlecht, Baulast: Land)
- Traisa: Ausbau bestehender (Rad-)Weg Am Bessunger Forst / Röderstr.(Länge: 200 m, Kosten: 600 TEuro, Baulast: Gemeinde)

Von Nieder-Ramstadt nach Eberstadt an der Felsnase vorbei

Zu dieser Verbindung sagt das Konzept: „Obwohl das Land Hessen das besondere öffentliche Interesse an einem Rad- und Gehweg entlang der B426 anerkennt, ist die Radwegeführung seit dem Baustopp 2013 weiter ungeklärt. Aus Sicht des Radverkehrs besteht für den Bereich ‚Felsnase‘ weiterhin Handlungsbedarf. Es besteht momentan trotz erwiesenen Bedarfs keine direkte und sichere Radverkehrsverbindung zwischen Darmstadt-Eberstadt und Mühltal/Nieder-Ramstadt. Die Wiederaufnahme der Thematik durch das Land Hessen und eine erneute Alternativenprüfung sollte deshalb zeitnah durchgeführt werden.“

Vom zwei Jahre alten Konzept wurde bisher weder etwas um-

Keine 300m Tempo 50 in der Dornwegshöhstraße! Davor und dahinter darf nur 30 km/h gefahren werden.



Foto: Karsten Große-Brauckmann

gesetzt noch sind konkrete Planungen bekannt. Wir haben daher den sieben Mühltaler Parteien Fragen zur Weiterentwicklung des Radverkehrs gestellt. Fünf Parteien haben geantwortet. Alle Parteien stehen dem Fahrrad aufgeschlossen gegenüber und haben ihre eigenen Konzepte. Das Radverkehrskonzept des Landkreises ist den Parteien bekannt. Auch wenn keine Partei ihr Konzept darauf aufbaut, besteht gerade beim Thema Radwege große Übereinstimmung. Allen Mühltaler Parteien liegt die Verbindung der Ortsteile am Herzen, so dass im Gegensatz zur Einschätzung des Planungsbüros dem Radweg von Waschenbach nach Frankenhausen höchste Priorität eingeräumt werden dürfte.

Wie geht's nach Darmstadt

Die Frage „Wie beurteilen Sie die Anbindung für Radfahrerinnen und Radfahrer nach Darmstadt?“, beantworten die Parteienvertreter recht unterschiedlich: Grüne und FDP finden die Situation grundsätzlich gut. Für die Grünen ist der Mehrzweckstreifen der B449 ein Radstreifen. Die Waldwege werden als adäquate Infrastruktur angesehen, wobei sich die FDP für eine laufende Instandhaltung der Oberfläche einsetzt. Die SPD hält Waldwege bei schlechtem Wetter für unbefriedigend, die Linke sowie Fuchs sehen bei Dunkelheit Probleme. SPD und Linke fordern einen asphaltierten Radweg getrennt vom Autoverkehr.

Das Planungsbüro schlägt einen Radweg längs der B449 zwischen Trautheim-Traisa und dem Böllenfalltor vor. Der ADFC würde es begrüßen, wenn Mühlthal die Thematik gemeinsam mit Darmstadt diskutieren und lösen würde. Denn es ist größtenteils Darmstädter Gemarkung betroffen. Der Vorschlag der FDP, die wassergebundene Oberfläche zu pflegen, würde immerhin den Radfahrern sofort dazu helfen, sauber in Darmstadt anzukommen.

Wir freuen uns, dass alle Parteien den Radverkehr im Blick haben. Der ADFC würde gern die Parteien unterstützen, gemeinsame Lösungen für die Gemeinde zu finden. Dabei erscheint uns wichtig, eine Strategie zu erarbeiten, wie die Baulastträger Land und Bund dazu gebracht werden können, die anstehenden Projekte endlich in Angriff zu nehmen.

Ein bescheidenes Ziel für 2020

Im Radkonzept des Landkreises steht als punktuelle Maßnahme eine Querungshilfe für den Radfernweg R8 über die B449. Der Baulastträger ist Hessen Mobil. Wir haben im März 2017 mit Herrn Moritz, regionaler Bevollmächtigter von Hessen Mobil für Südhessen, ein Interview geführt und ihn darauf angesprochen. Die Antwort lautete damals: „Klare, kurze Antwort. Ist in der Planung. Kommt. Form ist noch nicht klar“, nachzulesen im Magazin Kettenblatt Ausgabe 1/2017. Im März 2018 teilte uns Hessen Mobil die Verschiebung der Maßnahme wegen hochprioritärer Planungsprojekte mit – insbesondere die planerische Bearbeitung der Erneuerung von Brückenbauwerken mit beschränkter Restnutzungsdauer. Anderthalb Jahre später, im Sommer 2019, bat uns der ADFC-Landesverband um Steckbriefe. Diese sollten sogenannte Kleinmaßnahmen für den Radverkehr in unserem Gebiet benennen und der neu eingerichteten Steuerungsgruppe Radverkehr bei Hessen Mobil vorgelegt werden. Von der Steuerungsgruppe gab es die Rückmeldung „Die Maßnahme wird aufgrund des Umfangs nicht weiter als Kleinmaßnahme, sondern als Projekt verfolgt und in die Projektliste eingetragen“. Seitdem herrscht Funkstille. Die RadfahrerInnen warten weiterhin auf eine passende Lücke, die es erlaubt, beide Spuren auf einmal zu queren. Dann laufen sie „schnell wie Hasen“ hinüber. Andere wie die Ärztin, die täglich von Roßdorf nach Eberstadt



Foto: Karsten Große-Brauckmann

Hasenjagd auf der B449! Bei stärkerem Verkehr ist die Querung im Verlauf des Radfernwegs R8 nur was für Leute mit starken Nerven.

pendelt, erzählen uns, dass sie sich das nicht zutrauen und den Umweg über die Ampel in Kauf nehmen. Wäre diese kleine Maßnahme, Entschuldigung „dieses Projekt“, ein gemeinsames Ziel für 2020?

Annelie von Arnim



<https://t1p.de/radverkehrskonzept>

Dieser Weg ist im weiteren Verlauf genauso schmal, wie an der gezeigten Stelle, in jedem Fall aber nicht ausreichend breit für einen gemeinsamen Fuß- und Radweg. Zudem ist er an der anderen Seite überhaupt nicht ausgeschildert. Auch gibt es keine 100 m südlich eine Straße, die viel besser zu befahren ist. Im ganzen Ortsgebiet von Traisa gilt sowieso Tempo 30. Dieses Schild ist absolut überflüssig und nicht nur ein ästhetisches Problem.



Foto: Burkhard Walger

Auf der Eurovelo 6 von Basel bis Ulm

Sieben Tage und knapp 400 wunderschöne Rad-Kilometer

Letzten Sommer fiel die Wahl unserer jährlichen Tour auf ein Teilstück der Eurovelo 6. Wir haben uns den Abschnitt von Basel bis Ulm ausgesucht, weil er mit der Bahn vom Rhein-Main-Gebiet aus gut erreichbar ist und weil es uns abwechslungsreich erschien – zwei Flüsse sowie ein etwas bergiger Abschnitt an den Ausläufern des Schwarzwaldes und der Schwäbischen Alb.

Am Hochrhein

Los ging die Tour in Mainz, von wo ein durchgehender Eurocity nach Basel fährt. Man kann in Basel Badischer Bahnhof aussteigen und spart sich so einen Auslandsfahrchein. Den Weg zum Rhein haben wir schnell gefunden und kamen an unserem ersten Tag bis ins idyllische Bad Säckingen. Hauptsehenswürdigkeit hier: Eine alte Holzbrücke, auf der man zu Fuß auf die andere Rheinseite in die Schweiz laufen kann. Gestärkt vom Hotelfrühstück folgten wir am zweiten Tag weiter dem Rhein, der hier noch ein wenig wie ein Gebirgsfluss aussieht. Kurz nach Waldshut entscheiden wir uns dafür, die Route auf der Schweizer Seite fortzusetzen. Ein bisschen Auslandsfeeling muss sein. Nette ruhige Straßen, schöne Landschaft und Aussichten, dann ein recht heftiger, jedoch nicht allzu langer Anstieg nach Teufen – und eine tolle Abfahrt nach Flaach. Hier schlagen wir nach ca. 70 km die Zelte auf. Schöner Campingplatz bei für uns horrenden Schweizer Preisen. Am dritten Tag geht es weiter zu einem der touristischen Höhepunkte der Tour, dem Rheinfall bei Schaffhausen. Der Blick auf den Wasserfall kostet Eintritt, lohnt sich aber. Wenn man schon hier ist, muss man das Naturschauspiel mal gesehen haben. Nach einer kleinen Irrfahrt – der reguläre Radweg ist gesperrt – erreichen wir Schaffhausen. Dieser kleine Umweg war übrigens unser einziges Orientierungsproblem. Generell ist die Strecke am Rhein perfekt ausgeschildert, auf beiden Seiten des Flusses. Weiter geht es durch die Schweiz, und plötzlich sind wir doch in Deutschland. Büsingen am Hochrhein ist eine deutsche Exklave im Schweizer Staatsgebiet. Von dort fahren wir bis Stein am Rhein, wo wir die Schweiz und auch den Rhein endgültig verlassen.

Vom Bodensee zum Schwarzwald

Ab jetzt folgen wir dem Nordufer des Bodensees. In Markelfingen (bei Radolfzell, 75 km) ist ein schöner Campingplatz mit direktem Zugang zum Bodensee und Bademöglichkeit. Der vierte Tag ist eine Bergetappe über die Höhen des Schwarzwaldes. Bei den Pestkreuzen in Emmingen hat man den größten Teil der Steigungen geschafft, den höchsten Punkt der Tour erreichen wir in Wittloh – 862 m über NN. Hier ist auch die europäische Wasserscheide. Dann geht es nur noch, teilweise sehr steil, bergab zur Donau.

An der jungen Donau

In Tuttlingen (45 km + viele Höhenmeter) campen wir auf einem Radlerzeltplatz, der kostenlos ist. Lediglich für die sanitären Anlagen (Duschen, WC nachts) wird eine Pauschale von 5 € erhoben.

Der nächste Abschnitt der Reise ist wieder ein landschaftlicher Höhepunkt. Das obere Donaual mit seinen Felsen ist einfach nur schön. Hinzu kommt eine herrliche Ruhe – keine Straße führt hier entlang. Es gibt nur eine kleine Bahnlinie – und ganz schön viele Radfahrer*innen. Vorbei am Kloster Beuron und der St. Georgs-Kapelle, der kleinsten dreischiffigen Basilika nördlich der Alpen, erreichen wir nach 60 km Sigmaringen. Hier ist ein recht großer Campingplatz, für Zelte gibt es jedoch nur zwei kleine Wiesen. Eng ist es, aber wir möchten ja ohnehin die hübsche Stadt mit dem imposanten Schloss erkunden. Nach Sigmaringen

wird das Tal breiter, es ist immer noch schön und es geht flott voran. Inzwischen ist es ganz flach. Die ursprünglich angestrebte Zeltwiese auf einem Bauernhof lassen wir links liegen und fahren bis Ersingen. Hier lädt der Gasthof Greiff auf einer Wiese hinter der Gaststätte zum Campen ein. Leckeres Essen und ein selbstgebrannter Schnaps sind das richtige für den letzten Abend der Tour. Am nächsten Tag sind es noch 20 km bis Ulm – wo wir noch einen Blick ins Ulmer Münster werfen, bevor es mit dem IC zurück nach Hause geht. Schön war's!

Vera Dopichaj



Auf der Eurovelo 6 ist man meist autofrei unterwegs.



Foto: Vera Dopichaj

D-Route 6

Die hier beschriebene Tour ist Teil der D-Route 6, die an der Schweizer Grenze bei Basel beginnt. Die D-Route 6 führt auf 750 km von Weil am Rhein über Ulm bis Passau. Sie ist Teil des internationalen Radfernwegs Eurovelo 6. Diese verläuft als Flussroute entlang der wichtigsten Flüsse Europas: In Frankreich entlang der Loire und der Saône, in Deutschland folgt sie dem jungen Rhein und der Donau. Die Route verläuft meist auf autofreien oder verkehrsarmen Strecken und ist hervorragend ausgeschildert.

Mehr unter

<https://www.radkompass.de/D-Route/donau-radweg.html>

und unter

<https://de.eurovelo.com/ev6/from-basel-to-ulm>



Klimaentscheid vor dem nächsten Schritt

Seit rund einem Jahr ist die Bürgerinitiative Klimaentscheid Darmstadt aktiv. Zwei der Initiator*innen trafen sich mit dem VCD via Webkonferenz zum Gespräch. Durch das Interview führte David Grünewald.

Wer seid ihr?

Heike Böhler: Ich promoviere und bin wissenschaftliche Mitarbeiterin an der TU Darmstadt. Ich forsche und lehre mit einem Schwerpunkt in der Klimapolitik.

Björn Schulz: Ich studiere Politikwissenschaft an der Goethe-Universität Frankfurt. Parallel bin ich bei Fridays for Future aktiv.

Wie kamt ihr zum Klimaaktivismus?

Björn: Bei Fridays for Future stellte sich uns die Frage, wie wir unsere Forderungen wirkmächtig an die Politik herantragen können. Wir waren bereits mit Initiativen wie dem Radentscheid und weiteren Organisationen vernetzt. Hier hat sich als Instrument ein Bürgerbegehren angeboten. Bürgerbegehren waren zu diesem Zeitpunkt in Darmstadt ja schon einige bekannt.

Heike: Ich war bereits bei Scientists for Future aktiv. Uns gingen die Schritte der Politik zu langsam. Wir wollen Tempo machen und die Politik zur Umsetzung von Maßnahmen bringen, damit sie es nicht bei Ankündigungen belassen kann.

Warum Bürgerbegehren? Habt ihr gewisse Mittel verworfen?

Heike: Es braucht weiterhin Demos und Engagierte in den Parteien. Konkrete und verbindliche Forderungen haben uns bisher gefehlt - und dafür ist ein Bürgerbegehren eine wichtige Ergänzung.

Wie viele Leute sind Klimaentscheid aktiv?

Björn: Im Kern sind es 10 bis 15 Menschen, wobei der Altersdurchschnitt eher niedrig ist: Wir sind mehrheitlich Schüler*innen, Studierende und Menschen, die gerade in den Beruf eingestiegen sind.

Heike: Unterstützung kommt von Parents vor Future und Scientists for Future.

Wie lange habt im Vorfeld geplant?

Björn: Im Mai 2019 haben wir die ersten Treffen abgehalten. Von da an haben wir uns vernetzt, Wissen gesammelt und Mitglieder geworben. Auch Experten wie vom Institut für Energie- und Umweltforschung (ifeu) in Heidelberg und der Hochschule Darmstadt (h_da).

Unterschriften haben wir ab dem 27. August 2019 gesammelt und hatten am 1. Dezember 5.500 Unterschriften zusammen. Die haben wir anschließend offiziell übergeben.

Habt ihr seitdem etwas von der Stadt gehört?

Heike: Die Stadtspitze hat die Forderungen zwar grundsätzlich begrüßt, aber auf eine umfangreiche Prüfung verwiesen. Offensichtlich hat unser Begehren aber schon einige interne Prozesse angestoßen.

Welche?

Heike: Offizielle Statements gibt es nicht, aber es sickern Informationen durch. Viele Stellen innerhalb der Stadtverwaltung überdenken ihr bisheriges Programm, nicht zuletzt weil parallel ein Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zur höchsten Priorität für den Klimaschutz vorliegt und Gruppen wie Klimanotstand und große Demonstrationen Bewegung in die Sache bringen.

Björn: Am 20. September waren über 10.000 Menschen für das Klima auf der Straße. Das war die größte Demonstration, die es



Foto: Guido Schiek

Heike und Björn, ganz rechts, bei der Übergabe der 5.405 Unterschriften an den Oberbürgermeister.

je in Darmstadt gab. Im Moment überschattet zwar die Gesundheitskrise wegen Corona alles andere, aber das rechtfertigt nicht das quasi vollständige Schweigen der Stadtspitze. Sie ist jetzt am Zug.

Heike: Wir haben breit gefächerte Forderungen bei Verkehr, Wohnen, Bauen etc. Wir würden uns über eine transparentere Kommunikation freuen. Außerdem ist 2030 nicht weit weg und bis dahin muss die Klimaneutralität erreicht sein. Ein wenig wird im Klimabeirat der Stadt gesprochen, in dem wir jetzt auch Mitglied sind. Das Gremium hat aber bislang noch wenig Ergebnisse produziert.

Ihr habt euch 11 Ziele gesteckt. Was beinhalten diese?

Heike: Unser Ziel 1 greift das Pariser Klimaschutzabkommen auf. Darin sind 1,5 °C globale Erwärmung als Maximum definiert. Jedes Zehntel Grad mehr sorgt für immer schwerwiegendere Folgen für Menschen und Umwelt. Heruntergebrochen auf Darmstadt bedeutet das, dass wir bis spätestens 2030 klimaneutral sein müssen. Hier müssen die einzelnen Sektoren ihren Treibhausgasausstoß drastisch senken.

Welche Rolle spielt der Verkehr für das Klima?

Björn: Von 1990 bis heute hat der Verkehrssektor am wenigsten CO₂ eingespart. Hier sind die greifbarsten Erfolge zu erwarten. Beim Bürgerticket setzen wir beispielsweise auch auf einen psychologischen Effekt: Neubürger*innen sollen ein kostenloses ÖPNV-Ticket erhalten und ihre neue Sicht sprichwörtlich erfahren. Langfristig setzen wir so auf eine Verhaltensänderung hin zu mehr ÖPNV, Rad- und Fußverkehr.

Heike: Im Verkehrsbereich hat die Stadt mit Blick auf Land und Bund am meisten Spielräume. Härtere Maßnahmen wie eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung müssen dabei mit neuen Alternativen und Angeboten verknüpft werden, damit wir alle Bürger*innen mitnehmen. Aus unserer Sicht führt nur eine Kombination von attraktiven Angeboten und restriktiven Regelungen zum Erfolg.

Wie sieht es bei Bauen und Wohnen aus?

Heike: Bauen und Wohnen benötigt heute große Mengen fossiler Energie. Bei sinkenden Energiekosten wird auch weniger CO₂

verbraucht und Mieter*innen entlastet. Wir fordern die Stadt und ihren Bauverein auf, größer zu denken und Pläne vorzulegen.
Björn: Im Vergleich zu Freiburg oder Tübingen hat Darmstadt wenig Innovatives vorzuweisen. In den genannten Städten gibt es verpflichtende Photovoltaik-Anlagen (PV) und es sind klimaneutrale Baustoffe wie Holz und Lehm vorgeschrieben.
Heike: Gerade beim Neubau müssen höchstmögliche Standards gesetzt werden. Im hessenweiten Vergleich der 10 größten Städte nimmt Darmstadt Platz 10, also das Schlusslicht ein, wenn es darum geht, wie viel nutzbare Flächen mit PV-Anlagen belegt sind. Photovoltaik rechnet sich für den Klimaschutz und wirtschaftlich für Bauherr*innen.

Welchen Beitrag leistet eure Forderung nach mehr Stadtbegrünung?

Heike: Pflanzen binden CO₂. Klimaschutz und Lebensqualität gehen hier Hand in Hand. Menschen fühlen sich wohler – auch bei durch den Klimawandel heißeren Sommern sorgt Stadtgrün für mehr Abkühlung.

Warum muss auch die Wärmeversorgung erneuerbar werden?

Heike: Heute dominieren Gas und Ölheizungen unsere Gebäudeheizungen. Wir wollen mehr erneuerbare Energien im Fernwärmenetz. Viel Sonnenenergie und industrielle Abwärme bleibt heute ungenutzt. Trotz Klimaerwärmung muss im Winter noch geheizt werden.

Wo muss die Stadt ihre Vorbildfunktion ausspielen?

Björn: Die Stadt muss beispielsweise im Divestment Vorbild sein. Divestment bedeutet, dass die Stadt klimaschädliche Geldanlagen abzieht.

Heike: Die Stadt muss auch heute schon in Handlungen gehen und z. B. auf alle städtischen Gebäude, wo das technisch sinnvoll ist, eine PV-Anlage installieren. Heute hat die Stadt etwa

845 Gebäude in ihrem Immobilienmanagement. Davon verfügen nur 35 über eine PV-Anlage. Die meisten Schulen haben keine PV-Anlage, aber große Flachdächer. Schüler*innen könnten durch den Ausbau der Solarenergie an ihrer eigenen Schule vor Ort lernen, welche positiven Effekte die Technik mit sich bringt. Unsere Analyse mithilfe des hessischen Solarkatasters liefert alleine auf den Schuldächern, Schulturnhallen und Schwimmbädern ein hebbares Potenzial von circa 2.067.000 kWh Sonnenenergie pro Jahr. Darmstadt könnte hier allein auf eigenem Eigentum die bisherige Solarproduktion der gesamten Stadt um 27 % steigern.

Euer letztes Ziel bezieht sich auf den Strommix: Welchen Strommix hat die ENTEGA heute?

Heike: Private Neukunden bekommen Ökostrom. Es gibt aber noch Altverträge. Soweit wir es überblicken, nutzt die Stadtverwaltung selbst bereits 100 % erneuerbare Energien.

Björn: Im Gesamtmix der ENTEGA sind noch rund 10 % fossil, aus denen sie aussteigen muss.

Wie geht mit dem Bürgerbegehren weiter?

Heike: Noch ist alles offen. Wir warten auf die Rückmeldung der Stadt. Wir rechnen aber damit, dass die Stadt mit Verhandlungen auf uns zukommt.

Plant ihr wieder Aktionen?

Björn: Eigentlich wollten wir auch im Rahmen der nächsten Sitzungen der Stadtverordnetenversammlung weiter demonstrieren. Wegen Corona ruht das vor Ort und wir prüfen Alternativen wie Online-Aktionen.

Heike: Die inhaltliche Vorbereitung geht weiter, aber die Gesundheit aller geht vor.

Einladung zur Mitgliederversammlung

Wir laden Dich herzlich zur **Mitgliederversammlung** des **VCD-Kreisverbands Darmstadt-Dieburg e. V.** am

Dienstag, 1. September 2020 um 19:30 Uhr in der **Holzhofallee 21, 64295 Darmstadt** ein. Die Versammlung findet in den Räumen von Coworking Darmstadt (CoWo 21) statt. Sofern persönliche Versammlungen zu diesem Zeitpunkt verboten sind, findet die Mitgliederversammlung gem. § 5 COVInsAG online über das Webportal <http://konferenz.vcd-darmstadt.org> statt.

Wir schlagen als Tagesordnung vor:

1. Begrüßung
2. Wahl der Versammlungsleitung und der Protokollführung
3. Entgegennahme des Rechenschaftsberichts
4. Entlastung des Vorstandes
5. Wahl des Vorstandes
6. Verabschiedung des Haushaltsplanes
7. Beschlussfassung zu Anträgen von Mitgliedern des Kreisverbandes
8. Verschiedenes

Anträge können von allen Mitgliedern gestellt werden. Sie müssen spätestens **zwei Wochen vor der Mitgliederversammlung** beim Vorstand **schriftlich** (E-Mail an vorstand@vcd-darmstadt.org oder per Brief an **VCD Kreisverband Darmstadt-Dieburg e. V., Kahlertstraße 5a, 64293 Darmstadt**) eingegangen sein. Nach Ablauf dieser Frist können Anträge nur berücksichtigt werden, wenn sie mindestens von zehn anwesenden stimmberechtigten Mitgliedern unterzeichnet sind und ihre Behandlung von der Mehrheit der Versammlung nicht abgelehnt wird.

Regelmäßige monatliche Treffen

Gewöhnlich treffen wir uns am **1. Dienstag im Monat um 19:30 Uhr** in der **Holzhofallee 21 in Darmstadt** (CoWo 21).

Während der Corona-Krise finden die Treffen online statt. Einwahl über: <http://konferenz.vcd-darmstadt.org/>

- Dienstag, 2. Juni
- Dienstag, 7. Juli
- Dienstag, 4. August
- Dienstag, 1. September (Mitgliederversammlung)
- Dienstag, 6. Oktober

Nordbahnhof: Aktives Zuwarten ist keine Option mehr

Die Situation an der Straßenbahnhaltestelle ist nicht sicher. Weitere Untätigkeit ist aus Sicht des VCD verantwortungslos. Die Straßenbahnhaltestelle bietet zu wenig Platz für wartende und umsteigende Fahrgäste und die Aufenthaltsbereiche liegen gefährlich nahe an den Fahrstreifen, auf denen schneller Kraftverkehr herrscht.

Am Nordbahnhof besteht Handlungsbedarf. Trotz des kürzlich fertiggestellten neuen nördlichen Bahnsteiges mag man dieser These bezogen auf das Gesamtbild kaum widersprechen. Besonders dringlich sind Änderungen in einem Bereich, in dem es nicht um den Komfort der Nutzer*innen, sondern um deren Verkehrssicherheit geht. Gemeint sind in diesem Fall nicht die bahntechnischen Anlagen, sondern die Straßenbahnhaltestelle am Nordbahnhof. Die den sehr zahlreichen dort ein- und aussteigenden Fahrgästen zur Verfügung stehende Haltestellenbereiche sind teilweise gerade mal 1,50 m breit und verfügen über keine Abtrennung zu der dahinterliegenden schnell befahrenen Fahrbahn des Kfz-Verkehrs. Ein angemessener Sicherheitsraum zu den angrenzenden Verkehrsflächen ist nicht vorhanden.

Gefährliche Situation beim Aussteigen

Selbst für erwachsene Nutzer*innen des Bahnsteiges stellt sich hierdurch insbesondere bei gleichzeitig stattfindendem Verkehr auf der Fahrbahn und dem Gleiskörper eine bedrohliche und objektiv gefährliche Situation ein. Für schwache Verkehrsteilnehmer wie Rollstuhlfahrer aber auch Kinder ist die Situation gänzlich untragbar und die Anlage faktisch nicht nutzbar. Dort wo eine Abtrennung zur Fahrbahn hin vorhanden ist, ist aufgrund der räumlichen Enge das Aussteigen mit Kinderwagen oder Rollstuhl zudem quasi ausgeschlossen.

Nicht nur aus Gründen der Förderung des ÖPNV, sondern auch vor dem Hintergrund des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sowie der Betriebsordnung Straßenbahnen (BOStrab) sind Anlagen der Straßenbahn sicher zu gestalten und zu betreiben. Diese Anforderung wird im Bereich der Straßenbahnhaltestelle Nordbahnhof aktuell nicht erfüllt. Diese Einschätzung bestätigt ein inzwischen vom VCD-Kreisvorstand eingeschalteter Fachanwalt.

Angesichts dieser objektiven Gefahrenlage hätte das Regierungspräsidium Darmstadt (RP) in seiner Rolle als Technische Aufsichtsbehörde Straßenbahn längst einschreiten und Auflagen als Voraussetzung für den Weiterbetrieb erlassen müssen. Auch den im vergangenen Jahr gestellten Antrag des VCD, entsprechend tätig zu werden, lehnt das RP bisher mit der Begründung ab, eine Betriebsuntersagung sei unverhältnismäßig.

Auch der VCD-Kreisvorstand wünscht sich dies nicht. Den Weiterbetrieb der Anlage unter den gegebenen Rahmenbedingungen halten wir jedoch für nicht vertretbar. Insbesondere ist die Argumentation von RP und Stadt weder inhaltlich noch rechtlich haltbar, dass ein Eingreifen nicht erforderlich bzw. möglich sei, weil es in dem Bereich in der Vergangenheit kein auffälliges Unfallgeschehen gegeben habe.

Gerichtsurteile zum Thema

Die Unfallstatistik gibt keine Auskunft über Gefahren, sondern nur über eingetretene Schäden. Nach der seit 2010 geltenden Spruchlinie des Bundesverwaltungsgerichtes liegt eine Gefahrenlage jedoch nicht erst dann vor, wenn ohne ein Handeln der Straßenverkehrsbehörde mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zusätzliche Schadensfälle zu erwarten wären. Vielmehr reicht es aus, dass eine entsprechende konkrete Ge-



Foto: Helga Hofmann

Sicherheit an einer Haltestelle sieht anders aus.

fahr besteht, die sich aus den besonderen örtlichen Verhältnissen ergibt (BVerwG, Urteil vom 23.09.2010 - 3 C 37.09). Das Bundesverwaltungsgericht fordert also die antizipativ vorausschauende Gefahrenbeurteilung und nicht die statistisch rückschauende Schadensbeurteilung.

Noch deutlicher wird das Verwaltungsgericht Neustadt (Weinstraße) in Anwendung der zuvor dargestellten Spruchlinie in seinem Urteil vom 20.09.2019 - 3 L 272/18.NW, dass „bei derart hochrangigen Rechtsgütern wie Leib, Leben und Gesundheit [...] ein behördliches Einschreiten bereits bei einer geringeren Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts zulässig und geboten [ist]. Eine an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit wird daher von § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO nicht gefordert (s. BVerwG, Urteil vom 23. September 2010 - 3 C 37/09 -, Rn. 27, juris).“

Ein weiteres aktives Zuwarten von RP und Stadt auf einen schweren Unfall ähnlich wie beim Willy-Brand-Platz im Jahr 2004, wo ein Kind unter einen Bus geriet und schwer verletzt wurde, ist nicht vertretbar. In Folge dieses Unfalls wurde die Situation dort damals binnen Stunden durch Verbreiterung der Wartebereiche an der Süd- und Ostseite durch vorläufige Sperrung von Fahrstreifen behelfsmäßig und anschließend sehr zeitnah dauerhaft durch fest installierte Poller und Anhebung der Flächen auf Haltestellenniveau zulasten des Kfz-Verkehrsraumes verbessert. Die Veränderungen sind noch heute erkennbar und haben die Situation nachhaltig verbessert.

Durch die Sperrung des jeweils angrenzenden Kfz-Fahrstreifens wären z. B. auch im Bereich der Straßenbahnhaltestelle Nordbahnhof entsprechende Verbesserungen kurzfristig möglich. Da uns das RP diesbezüglich mit der Zuständigkeit an die Stadt Darmstadt als Verkehrsbehörde verwiesen hat, haben wir den Oberbürgermeister als Untere Straßenverkehrsbehörde Anfang März gebeten, entsprechend tätig zu werden. Sofern eine zeitnahe Reaktion noch im März 2020 ausbleibt, wird der VCD Kreisvorstand das Verwaltungsgericht in der Sache anrufen.

Felix Weidner

Das RadWerk in Hanau

Spontane Museumstour nach Hanau

*Im Rhein-Main-Gebiet gibt es unzählige Ausflugsmöglichkeiten für Radfahrer*innen. Eine Tour zum Fahrradmuseum verbindet beides, die Freude am Radfahren und das Interesse am Thema Fahrrad.*

Ende Januar klingelte mein Handy neben dem Bett und mein Radkumpel Jonas fragte an, ob ich nicht spontan Lust hätte, mit ihm nach Hanau in ein Radmuseum zu radeln. Wir machten die Abfahrt auf 11:00 Uhr fest. Mal einfach so 50 km radeln an einem Januarmorgen? Nun gut, bisherige Touren mit Jonas versprochen immer sehr viel Spaß und Neues. Angesichts der Kälte und des Windes wollten wir nicht über Straßen, sondern im Wald windgeschützt fahren. Daher entschied ich mich für meinen Crosser und nicht fürs Bullitt oder Rennrad. Dies stellte sich als sehr weise Entscheidung heraus. Sämtliche Waldwege waren wegen der starken Nässe und der Waldrodungsmaschinen in einem katastrophalen Zustand, teils kaum zu passieren. Wir radelten vom Darmstädter Osten über den Wald nach Messel, hier verfuhrten wir uns ordentlich und strandeten an der Bahnlinie, die wir dann nicht ganz legal überquerten. Vorbei ging es auch an dem Waldstück nahe dem ehemaligen Munitionsdepot Muna, welches vor ein paar Jahren brannte und nun immer noch einen verheerenden, aber auch sehr beeindruckenden Anblick bietet. Ein Teil davon soll zu Forschungszwecken sich selbst überlassen werden. Geschenkt, wir nahmen nicht wirklich den direktesten Weg, aber schließlich kamen auch wir im Museum RadWerk (Gutenbergstraße 7) in Hanau an. Wer weniger spontan ans Ziel gelangen möchte, kann die Tour über eine Website wie den Radroutenplaner Hessen vorbereiten.

Fahrradgeschichte made in Klein-Auheim

Absolut empfehlenswert, das Café im Museum! Die Ausstellung „Menschen, Räder, Erinnerungen“ des Heimat- und Geschichtsvereins Klein-Auheim e. V. vermittelt die abwechslungsreiche Ortsgeschichte des Stadtteils. Darüber hinaus ist die weltweit umfangreichste Kollektion an einst in Klein-Auheim produzierten Fahrrädern und Mopeds der Marke BAUER zu bestaunen. Sehr schön wird in der Ausstellung auch beschrieben, wie Frauen und Arbeiter in der damaligen Zeit radelten. Ich erinnere mich vor allem an ein im Zweiten Weltkrieg verkauftes Rad, noch original verpackt und nicht aufgebaut, da der Besitzer im Krieg getötet wurde.

Anfangs waren die Bauer-Werke als Zulieferer für Lampen, Schutzbleche etc. tätig. Ab 1922 wurden komplette Fahrräder gebaut. Auch versuchten sich die Bauer-Werke an einer Art Mo-



Foto: Sabine Crook

Das Museum bietet einen Blick in die Geschichte der Bauer-Werke und des Radsports.

fas. Diese schafften es aber nicht in Serie.

Die Entwicklung des Radsports wurde schon damals von zwei Motivationen geleitet, die auch heute noch aktuell sind: Die Überlegenheit des Fahrrads als Verkehrsmittel der Zukunft einer breiten Öffentlichkeit bekannt zu machen und die Durchsetzung guter Straßenverhältnisse für die Bedürfnisse der Radfahrer*innen. Bis zum ersten Weltkrieg boomte der Radsport in Deutschland. 1934 bauten die Bauer-Werke das erste Rennrad und unterstützten einige Fahrer, natürlich auch als Werbeträger. In den Anfangsjahren fuhrten Frauen selten Rennen. Eine schwitzende Frau entsprach so gar nicht dem Wilhelminischen Frauenideal. Dennoch ist das Rad für die Frauenbewegung nicht weg zu denken. 1968 meldeten die Bauer-Werke Insolvenz an, ein Großteil wurde von Rowenta aufgekauft.

Da wir uns doch sehr viel Zeit für das Museum genommen hatten, beschlossen wir, auch wegen der Kälte mit der Bahn heimzufahren.

Das Museum hat samstags und sonntags 11 bis 17 Uhr geöffnet. Relativ nah ist die Bahnstation (Vias) gelegen. Ein wirklich sehr empfehlenswerter Besuch auch nach Corona.

Sabine Crook

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:

David Grünwald

Auflage:

1500 Exemplare

Anzeigenschluss 2-2020:

30. Oktober 2020

Redaktionsschluss 2-2020:

16. Oktober 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**