

# Kettenblatt

DAS FAHRRADMAGAZIN FÜR SÜDHESSEN

## Wir machen mit!



**Mindestabstand beachten!**

**1,5 m innerorts**

adfc Darmstadt-Dieburg DGM

# Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

das C-Wort kann man schon fast nicht mehr hören, aber die kleine biestige Ansammlung von Proteinen wird uns nicht so schnell verlassen. Auch die Arbeit des ADFC Darmstadt-Dieburg ist von den Auswirkungen ihres Besuchs betroffen. So fielen reihenweise Fahrradtouren aus und können auch aktuell nur sehr eingeschränkt stattfinden. Die Fahrradcodierung jedoch ist fast ein Krisengewinner, mehr dazu auf Seite 14.

Die Probleme des Radverkehrs bestehen jedoch weiter. Bei der öffentlichen Diskussion um das "Missgeschick" des Bundesverkehrsministeriums bei der Verabschiedung der neuen StVO wurde übersehen, dass die bisherige Rechtsprechung den Überholabstand zu Fahrrädern betreffend jetzt Gesetz wird. Auf Seite 3 schreibt Klaus Görgen über eine öffentliche Kampagne des ADFC Darmstadt-Dieburg, mit der das bekannter gemacht werden soll.

Dass die schweren Kfz nicht nur Radfahrende bedrohen, sondern auch historisches Mosaikpflaster, kann man in dem VCD-Beitrag auf Seite 20 lesen. Parkraumkontrolle dient halt manchmal auch dem Denkmalschutz.

Wenn Covid-19 eine Folge für den Radverkehr hat, dann dessen deutliche Zunahme in der Stadt. Wegen der Ansteckungsgefahr sind viele Leute auf das Fahrrad umgestiegen. Die Zunahme des Radverkehrs hat die Stadt Darmstadt zum Anlass genommen, massiv sogenannte Popup-Radwege zu errichten, wie der VCD auf Seite 21 berichtet.

Aber nicht nur "provisorische" Radinfrastruktur ist in den letzten Monaten entstanden, sondern auch einige dauerhafte Radverkehrsanlagen, wie Annelie ab Seite 4 berichtet. Der Flickenteppich der Radwege wird uns jedoch sicher noch ein Weilchen erhalten bleiben.

Zunehmender Radverkehr stellt auch die Ordnungsbehörden vor neue Herausforderungen. So sind Fahrradstreifen sicherlich die beste Lösung, um den Radverkehr zu kontrollieren. Klaus hat eine Fahrradstreife in Darmstadt begleitet und berichtet darüber auf Seite 7.

Dass auch im Landkreis noch viel aufzuholen ist, zeigen die Artikel über Griesheim (Seite 8) und Weiterstadt (ab Seite 9). Es gibt dort mehr oder minder trivial zu lösende, aber ungelöste Probleme. Um dem abzuhelpen, müssen unsere Aktiven vor Ort noch eine Menge Arbeit investieren.

Auch in Hessen ist noch eine Menge Luft nach oben für die Verkehrswende. Sie zu beschleunigen soll ein Volksentscheid ermöglichen, wie Xavier auf Seite 18 berichtet.

Wegen der Beschränkungen der Covid-Pandemie sind Fahr-

radtouren eine gute Art, Urlaub zu machen. Vera berichtet über ihre Tour durch das idyllische Wiedtal auf Seite 12, von Brücke zu Brücke. Fortuna und Andreas haben das grüne Band an der ehemaligen deutsch-deutschen Grenze auf über 1000km erkundet (Seite 13).

Aber auch bei den Radtouren gibt es einen Trend zum Minimalismus, "Bikepacking" genannt. Auf Seite 15 berichtet Dennis Wittmann über diese Methode des Gepäcktransports auf dem Fahrrad.

Die Elektrifizierung des Radverkehrs ist im vollen Gange, im Gegensatz zum Autoverkehr. Dazu hat sicherlich das Lastenrad massiv beigetragen, wie man in Darmstadt gut beobachten kann. Spötter nennen Darmstadt bekanntlich "cargo city". Über zwei Lastenradverleiher berichtet Helga auf Seite 6. Ich mache mir dann auf Seite 11 (nicht ganz ernst zunehmende) Gedanken über das Phänomen E-Bike alias Pedelec. Habe ich da und dort ins Schwarze getroffen?

Mit der höheren Geschwindigkeit und Masse der E-Bikes sind auch die Bremsen wichtiger geworden. Die aktuell beste Bremse ist, meiner Meinung nach, die Scheibenbremse, was ich auf Seite 16 zu begründen versuche. Ab Seite 17 berichten wir von der innovativen Liegeradmanufaktur HP-Velotechnik aus Kriftel und ihrer interessanten Entstehungsgeschichte. Selbstverständlich werden an deren Räder nur Scheibenbremsen verbaut.

Der ADFC ist wie viele Vereine auf der aktiven Ebene männerdominiert. Auch in unserem Vorstand sind "nur" zwei Frauen. Die Arbeit im ADFC braucht jedoch mehr Frauen, um andere Perspektiven zu bekommen und auch deren Belange besser vertreten zu können. Warum das noch nicht so ist und wie man das ändern könnte, beschreibt Helga auf Seite 19.

Für todkranke Kinder ist Covid-19 ein weiterer Dämon. Um diese Kinder kümmert sich der Kinderhospizverein seit 30 Jahren. Zum diesjährigen runden Jubiläum fand ein Fahrradkorso in Frankfurt statt, auf dem einige dieser Kinder etwas Schönes erleben konnten. Es war sozusagen eine "Bike-Night spezial".

Wir hoffen, dieses Heft ist interessant für Sie und bringt neue Erkenntnisse. Wenn ja, lassen Sie es uns wissen, wenn nein auch!

Bleiben oder werden Sie gesund wünscht,

*Burkhard Walger*



## Inhalt

Editorial	2	Wer bremst, verliert ...	16
Die Kampagne Abstand halten	3	Der Himmel hängt voller Fahrräder	17
Verkehrswende in Darmstadt	4	Verkehrswende in Hessen	18
Lastenradverleih in Darmstadt	6	Mehr Frauen im ADFC	19
Die etwas andere Radtour	7	Denkmalgeschütztes Mosaikpflaster bedroht	20
Radverkehr in Griesheim	8	Pop-up-Radwege für Darmstadt	21
Radfahren im Landkreis Darmstadt-Dieburg	9	Regelmäßige monatliche Treffen des VCD Darmstadt Dieburg	21
Es ist nicht weniger anstrengend, man ist nur schneller da!	11	Mittendrin. Auf Zeit. Leben	22
„Oh, du wunderschöner Westerwald“	12	VCD-Kreisverband begrüßt neue Mitglieder im Vorstand	23
Deutsch-Deutscher Radweg - am Grünen Band	13	Impressum	23
Corona, der Nagler und die E-Bikes	14		
Bikepacking	15		

# Die Kampagne Abstand halten

Am 28. April 2020 ist die neue Straßenverkehrsordnung in Kraft getreten. Dort werden Abstände beim Überholen von Fahrrädern verbindlich festgeschrieben. 1,5 m innerorts und 2 m außerorts gelten jetzt als Mindestabstand. Damit folgt das Gesetz endlich der seit Jahren praktizierten Rechtsprechung.

## Darmstadt

In Gesprächen mit der HEAG mobilo hat der ADFC bereits Ende des Jahres 2019 überlegt, in einer gemeinsamen Aktion auf die anstehende Änderung der Straßenverkehrsordnung hinzuweisen. Dass uns allen 1,50 m Abstand im Laufe des Frühjahrs noch aus ganz anderen Gründen wichtig werden würde, war damals nicht absehbar. An Corona hatten wir damals wirklich noch nicht gedacht.

Anfang Februar 2020 trafen wir uns zu einem Gespräch bei der HEAG mobilo in Darmstadt. Der ADFC schlug vor, auf den Heckseiten von HEAG-Bussen großflächig den neuen Überholabstand einzufordern. Dass die HEAG sich an einer solchen Kampagne beteiligen würde, war schnell klar. Den Vorschlag, auch die Stadt Darmstadt einzubinden, haben wir gerne aufgegriffen. Auch zur Finanzierung der Aktion hat sich eine Lösung gefunden. Somit würde auf fünf Bussen der HEAG mobilo ein halbes Jahr lang auf den verbindlichen Überholabstand hingewiesen werden.

Da uns inzwischen Corona erreicht hatte, wurden die Aufkleber nicht schon zu Ostern, sondern erst Ende Mai aufgebracht. Am 28. Mai trafen sich der Darmstädter Oberbürgermeister Jochen Partsch, der Vorstand der HEAG mobilo, Vertreter des Radscheide Darmstadt, den wir inzwischen auch eingebunden hatten, sowie der ADFC Darmstadt-Dieburg auf dem Betriebshof der HEAG mobilo zum offiziellen Start der Aktion. Seitdem sind die Busse der HEAG mit den Heckaufklebern unterwegs und mahnen den angemessenen Mindestabstand an.

## Roßdorf

Nach der Aktion ist vor der Aktion. Wir waren der Meinung, was für Darmstadt gut ist, kann Roßdorf nicht schaden. Nach einem ausführlichen Telefonat mit der Roßdörfen Bürgermeisterin Christel Sprößler haben wir die nächste Aktion „Abstand halten“ vorbereitet. In Roßdorf gibt es natürlich kein Busunternehmen, aber eine schöne Unterführung unter einer ehemaligen Bahntrasse. Der Plan war einfach: Wir würden an jede Seite ein Banner hängen, das wie die Grafik auf den HEAG Bussen gestaltet wäre. Autofahrer\*innen, die in den Ort fahren, werden aufgefordert, 1,5 m Überholabstand einzuhalten. An Autofahrer\*innen, die den Ort verlassen, geht die Aufforderung außerorts den Überholabstand von 2 m einzuhalten.

Bereits am 16.07.2020 haben dann Frau Sprößler und Vertreter des ADFC Darmstadt-Dieburg die beiden Banner am Viadukt in Roßdorf aufgehängt. Dass die eingeladene Presse ausführlich berichtet hat, kam unseren weiteren Überlegungen zugute.

## Landkreis Darmstadt-Dieburg

Das Darmstädter Echo hatte unsere Aktion in Roßdorf als „Blaupause“ für den Landkreis Darmstadt-Dieburg bezeichnet. Und der ADFC hat erkannt, dass es von zwei Einzelaktionen zu einer größeren Kampagne nur ein kleiner Schritt ist.

Ein Rundschreiben an alle Bürgermeisterinnen und Bürgermeister im Landkreis war schnell verfasst und per E-Mail noch schneller verteilt. Hiermit haben wir alle Kreis-Kommunen eingeladen, sich an der Kampagne zu beteiligen. Die erste Antwort



Foto: Burkhard Walger

Thorsten Büttner (DGM), Christel Sprößler (Bürgermeisterin Roßdorf), Klaus Görden ADFC mit dem ersten Banner im Landkreis Darmstadt-Dieburg

„gerne können wir an zwei / ggf. drei Stellen ein Banner positionieren“ erreichte uns bereits sensationelle sieben Minuten nach Absenden unserer Serienmail.

Das macht natürlich Mut. Trotzdem ist eine solche Kampagne kein Selbstläufer, zumal wenn der Start auch noch in der Urlaubszeit liegt. Ca. zwei Monate, Hunderte von E-Mails und Dutzende von Telefongesprächen später haben sich 17 von 23 Kreis-Kommunen an unserer Kampagne beteiligt. Damit haben wir mit knapp 75 % der angeschriebenen Kommunen eine deutlich höhere Beteiligung erreicht, als wir uns ursprünglich erhofft hatten.

## Weitere Aktionen

Zu unserer Überraschung erreichten uns aufgrund der Berichterstattung im Rundfunk und in den Printmedien, aber auch bei Facebook sogar Anfragen von anderen ADFC Gliederungen – nicht nur aus Dreieich, sondern z. B. auch vom ADFC Kreisverband Harburg südlich von Hamburg. Da hängen also inzwischen auch unsere Banner.

## Fazit

Planung und Durchführung einer solchen Kampagne sollten nicht unterschätzt werden. Von der Sammlung der Adressdaten über Versand und Nacharbeit von Serienmails bis zur finalen Zusage ist ständig etwas zu tun. Auch Vorgehensweisen und Ausnahmen sollten geplant und möglichst stringent verfolgt werden. Am Ende helfen nur Geduld und sicher auch ein Quäntchen Glück.

Der Grat zwischen der Förderung eines Anliegens und dem Partner dabei „auf den Wecker zu gehen“ ist erfahrungsgemäß sehr schmal. Vermutlich habe ich im Verlauf dutzender Telefonate den einen oder anderen genervt. Aber es war für eine gute Sache und hat am Ende funktioniert.

Dafür bedanken wir uns bei allen Beteiligten.

Klaus Görden

# Verkehrswende in Darmstadt

## David gegen Goliath

70 Jahre autogerechte Stadt haben ihre Spuren hinterlassen. Der Autoverkehr fordert überall Platz. Von den Hauptverkehrsstraßen wurden die Radfahrer\*Innen in Seitenbereiche verdrängt. Und dort müssen sie sich den Platz mit Fußgänger\*innen und ruhendem Verkehr teilen. Selbst auf der Fahrradstraße Wilhelminenstraße werden zwei Drittel der Fläche von parkenden Autos beansprucht. Für das gemeinsame Miteinander von Fahrrädern und Autos in der Fahrradstraße reicht die Restfläche eigentlich nicht mehr aus.

## Hauptverkehrsstraßen in Darmstadt

Im Juni 2019 hat Darmstadt eine Radstrategie beschlossen. Damit hat sich Darmstadt ehrgeizige Ziele gesetzt. Hier möchte ich ein einziges Thema herausgreifen und beschreiben. Im Handlungsfeld „Infrastruktur“ heißt es: „Alle Hauptverkehrsstraßen werden nach Möglichkeit ERA-Konform gemäß mit Radverkehrsanlagen ausgestattet. Darüber hinaus setzt die Wissenschaftsstadt Darmstadt auf die Entwicklung eines Qualitäts-Radnetzes. Im Qualitätsnetz sollen Radfahrende entlang von Hauptverkehrsstraßen auf eigenen Radverkehrsanlagen baulich getrennt vom Kfz-Verkehr und vom Fußverkehr geführt werden. Die Radverkehrsanlagen sollen so ausgestaltet sein, dass komfortabel überholt werden kann ... und missbräuchliches Befahren und Halten durch Kfz-Verkehr verhindert wird.“

Konkret bedeutet dies, dass allein an den Hauptverkehrsstraßen mindestens 200 km Radverkehrsanlagen gebaut oder umgebaut werden müssen. Ist das möglich? Und bis wann? Ein erster, zunächst interner Schritt wurde in der Verwaltung umgesetzt. Im Straßenverkehrs- und Tiefbauamt stand der Autoverkehr im Mittelpunkt der Planung. Für Radverkehrsprojekte gab es eine Stelle. Heute macht das Mobilitätsamt die Planung. Dabei wurde nicht nur der Namen geändert. Im Mobilitätsamt gibt es jetzt einen Radverkehrsbeauftragten und weitere Stellen für die Umsetzung der Radstrategie. Erste Ergebnisse kann man bereits in Natura sehen.

## Umbau von Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen

1/2019

- Geh- und Radweg Heidelberger Straße/Lincolnsiedlung (1.200 m)



- Radfahrstreifen Heidelberger Straße Richtung Norden, Annastraße bis Heinrich-Straße (100 m)

2/2019

- Geschützter Radfahrstreifen Rheinstraße (300 m) zwischen Neckarstraße und Grafenstraße stadteinwärts
- Verbreiterung des Radfahrstreifens und Fahrradweiche Rheinstraße (200 m) zwischen ehem. Hindenburgstraße und Neckarstraße stadteinwärts

3/2019

- Breiterer Radfahrstreifen Teichhausstraße (je 160 m) zwischen Soderstraße und Roßdörfer Straße



4 - Magazin Kettenblatt 2/2020

- Sanierung des baulichen Radwegs Eschollbrücker Straße (530m) zwischen Groß-Gerauer Weg und Haardtring stadtauswärts
  - Breiterer Radfahrstreifen Eschollbrücker Straße (140 m)
- 4/2019
- Neue Radverkehrsanlagen Hilpertstraße/Holzhofallee/Stirnwegbrücke
  - Sanierung Radweg Groß-Gerauer Weg zwischen Eschollbrücker Straße und Ingelheimer Straße (ca. 200 m)
- 1/2020
- Neuer baulicher Radweg an der Heidelberger Straße in Fahrtrichtung Süden zwischen Eschollbrücker Straße und Annastraße (ca. 100 m)



- Neuer breiter Radfahrstreifen in der Bismarckstraße 74-82 (ca. 100 m)



2/2020

- Baulicher Radweg entlang der Heidelberger Straße (110 m) zwischen Goethestraße und Annastraße

3/2020

- Sanierung des baulichen Radwegs entlang der Heidelberger Straße (150 m) zwischen Goethestraße und Hermannstraße
- Neuer geschützter Radstreifen an der Landgraf-Georg-Straße (400 m)



Rein rechnerisch ergibt das nicht ganz 4 km oder fast 2 % in knapp zwei Jahren. Aber die Bilder zeigen es unmittelbar. Das sind gewaltige Qualitätssprünge. Darmstadt hat mit dem Umbau der Hauptverkehrsanlagen angefangen. Aktuell könnte sich aus zwei großen Projekten – dem Radschnellweg und dem Ludwigshöhviertel – ein Quantensprung für die Radinfrastruktur ergeben.

## Radschnellweg

Die althergebrachten Zufahrten nach Darmstadt waren die Seeheimer oder Heidelberger Straße von Süden und von Norden



die Frankfurter Straße. Mit zunehmendem Verkehr wurden Entlastungsstraßen gebaut, damit Arbeitsplätze und Einkaufsmärkte mit dem Auto erreicht werden konnten. Der Radverkehr wurde dabei nicht berücksichtigt. Radfahren galt als Schönwetterbeschäftigung für Menschen mit Zeit. Dass Radler\*innen aus Seeheim, Wixhausen, Eberstadt oder Arheilgen oft schneller ihre Ziele in Darmstadt erreichten, wurde übersehen. Staus und Stress wurden statt Fitness und Entspannung in Kauf genommen. Vor allem junge Menschen sehen das heute zum Glück anders und fordern eine Infrastruktur, die Mobilität für alle im Einklang mit der Umwelt erlaubt.

Ein Baustein dazu ist ein Radschnellweg, der entlang der wichtigen Nord-Süd-Achse durch die Stadt führt und die Pendler\*innen aus dem Landkreis genauso wie die Darmstädter\*innen sicher und bequem an ihr Ziel in Darm-

stadt bringt. Mit dem Radschnellweg wird für Radfahrer\*innen auf 28 km eine Infrastruktur geschaffen, wie sie auf 200 km Hauptverkehrsstraßen für Autofahrer\*innen völlig selbstverständlich ist. Noch können sich viele Bürger\*innen nicht vorstellen, dass Darmstadt einen Weg einschlägt, der sich nicht dem Paradigma „Auto zuerst“ unterordnet. Doch die Bilder zeigen, dass es möglich ist, wenn die Politik die entsprechenden Weichen zu stellen bereit ist.

Der ADFC wünscht sich einen Radschnellweg, der quer durch Darmstadt führt und nicht an Darmstadt vorbei. Eine „Schnell an Darmstadt vorbei-Route“ ist einfacher zu bauen als eine Route durch die Stadt. Die vom ADFC favorisierte Route ist orange eingefärbt. Bei der Bewertung haben wir folgende Überlegungen zugrunde gelegt:

- Die Route soll stadtnah sein bzw. durch die Stadt verlaufen.
- Die Route sollte nur durch Waldgebiete geführt werden, wenn andere Routen deutlich schlechter sind. Grundhafter Ausbau inkl. Asphaltierung und Beleuchtung sowie Winterdienst auf Wegen im Darmstädter Wald sind umweltpolitisch nicht zu vermitteln.
- Die Route sollte einen ausreichenden Anteil an neuen Wegstücken enthalten.
- Die Route sollte ein zügiges Fahren ohne Beeinträchtigung durch andere Verkehrsteilnehmer ermöglichen.
- Die Route soll im Süden einen direkten Anschluss an den Schnellweg nach Heidelberg haben.

Nach diesen Überlegungen scheiden die Routen mit einem schwarzen Kreuz aus. Bei den östlichen Routen fühlt sich ein Heiner oder eine Heinerin an den Datterich erinnert: „Denken Sie nur, wie viele reisen dann an Darmstadt vorbei, die sonst ihr Leben nicht vorbeigereist wären!“ Da es zu dem grünen und lila gestreiften Teilstück im Wald zwischen Eberstadt und Bessungen Alternativen gibt, sollte im Wald keine Versiegelung stattfinden. Wir favorisieren die orangefarbene Route, da sie gerade und direkt verläuft. Sie erschließt besonders im Norden neue Streckenstücke für den Radverkehr, die in angemessener Geschwindigkeit und ohne störenden Nebenverkehr befahren werden können. Im Süden auf Eberstädter Gemarkung muss gegebenenfalls das blaue Teilstück gewählt werden, um den An-

schluss an den Radschnellweg nach Heidelberg sicherzustellen.

## Radschnellweg und dann?

Ist für Pendler\*innen und Schüler\*innen auf der Nord-Süd-Route alles perfekt, wenn der Radschnellweg, so wie vom ADFC gewünscht, gebaut würde? Nicht ganz, meinen wir. Neben dem Radschnellweg hat das Ludwigshöviertel eine zentrale Bedeutung für den Nord-Süd-Radverkehr in Darmstadt. Dass Seeheimer Straße, Heinrich-Delp-Straße und Ludwigshöhstraße einst eine Hauptverkehrsader nach Darmstadt bildeten, ist heute kaum vorstellbar. Mit dem Umbau des Ludwigshöviertel von einer Kaserne in ein autoarmes Wohngebiet für 3.000 Menschen plant die Stadt einen komfortablen separaten Zweirichtungsradweg von der Heinrich-Delp-Straße bis zur Lichtenbergschule. Das fordert geradezu eine Weiterführung nach Süden und Norden. Auch geben die Radstrategie und das 4x4-Programm der Stadt den Rahmen, eine weitere Nord-Süd-Verbindung zu schaffen. Aus unserer Sicht wäre diese kein Luxus, sondern ein sinnvolles Angebot für Schülerinnen und Schüler sowie alle, die die Hauptverkehrsstraßen meiden wollen.

## Fazit

Radfahren in Darmstadt wird sicherer und komfortabler. Noch ist das Radnetz jedoch ein Flickenteppich. Noch ist es ein weiter Weg, bis die Radstrategie so weit umgesetzt ist, dass Ziele wie der Hauptbahnhof auf sicheren Radwegen erreicht werden können. Noch sind die Radwege immer wieder unterbrochen. Radfahrer\*innen müssen sich dann entweder in den Autoverkehr einordnen oder fahren einfach auf dem Fußweg. Uns sind die Nord-Süd-Verbindungen so wichtig, da – wir alle wissen es – Darmstadt lang und schmal ist. Mit einem zentralen Radschnellweg und einer Nebenverbindung über die Heinrich-Delp-Straße und das Ludwigshöviertel wäre Darmstadt ein großes Stück weiter.

Annelie von Arnim

### Zum Weiterlesen:

Die Radstrategie der Stadt Darmstadt  
[https://www.darmstadt.de/fileadmin/PDF-Rubriken/Leben\\_in\\_Darmstadt/mobilitaet\\_und\\_verkehr/fahrrad/Radstrategie.pdf](https://www.darmstadt.de/fileadmin/PDF-Rubriken/Leben_in_Darmstadt/mobilitaet_und_verkehr/fahrrad/Radstrategie.pdf)



Radmobilität 4 x 4 in Darmstadt  
<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/investitionsprogramm-radmobilitaet-4x4-fuer>



Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (kurz ERA)  
<https://www.docdroid.net/J9jhxs0/era-2010-ohne-lesezeichen-pdf>



Noch bis 30. November 2020

<https://fahrradklima-test.adfc.de/>



# Lastenradverleih in Darmstadt

## Oder: Was bieten sigo und Heinerbike?

Darmstadt ist Lastenradstadt. Doch was ist, wenn man sich nicht gleich ein Lastenrad kaufen möchte oder kann? Hier kommen die verschiedenen Verleihangebote ins Spiel.



Foto: sigo

Ein Lastenrad macht auch als Familienrad richtig Spaß.

Wer regelmäßig mit einem schwer beladenen Rad – vielleicht noch mit Anhänger – unterwegs ist, fängt früher oder später an, über ein Lastenrad nachzudenken. Vor allem dann, wenn immer öfter eines der zahlreichen E-Lastenräder an einem vorbeizieht. Allerdings liegen die Kosten für ein E-Lastenrad schnell bei 5.000 € und mehr. Einen solchen Betrag zahlt man nicht aus der Portokasse – erst recht nicht, wenn man das Rad nur ab und zu benötigt. Also liegt es nah, sich nach einer Möglichkeit umzutun, ein Lastenrad auszuleihen. Das haben wir auch getan und zwei Anbieter unter die Lupe genommen.

### Heinerbike

Heinerbike ist Teil der Bewegung der freien Lastenräder, die inzwischen bereits in über 100 deutschen Städten entsprechende Angebote vorhalten. In Darmstadt sind seit gut zwei Jahren fünf Räder mit Elektrounterstützung unterwegs – an wechselnden Standorten (vgl. Magazin Kettenblatt 2018/1). Erfreulicherweise sind sie nach wie vor kostenlos. Damit sind die Heinerbikes das perfekte Schnupperangebot für diejenigen, die es schlicht und einfach einmal ausprobieren möchten. Genau das bestätigt auch die vor einigen Monaten durchgeführte Befragung unter Heinerbike-Nutzer\*innen. „Neugierde“ wurde als häufigstes Motiv genannt, gefolgt vom Getränkekasten-Transport, dem Lebensmitteleinkauf und dem Baumarktbesuch mitsamt Transport sperriger Gegenstände. Gleichfalls interessant: Bei jeder vierten Fahrt wurden Kinder transportiert, die die Fahrten mit dem Lastenrad ganz besonders genießen.

Die Räder sind jeweils für einige Monate an ihren Stationen und wandern durch die Stadtteile. Dahinter steht die Idee, so vielen Menschen wie möglich die Gelegenheit zu geben, wohnortnah ein Lastenrad auszuprobieren. Gebucht wird online (<https://www.heinerbike.de>), ausgeliehen wird durch die Stationspaten. Sie führen kurz ein, geben die Räder aus und nehmen sie wieder zurück. In der Regel übernehmen dies örtliche Geschäfte. Dazu kommen 5 bis 10 Ehrenamtliche, die sich um die Räder kümmern, sie zur Inspektion bringen oder bei einem Stationswechsel umziehen. Wer hier mitmachen möchte, kann über [paten@heinerbike.de](mailto:paten@heinerbike.de) Kontakt aufnehmen. Weitere Freiwillige sind

gerne willkommen.

Auch nach zwei Jahren im Einsatz sind die Heinerbikes eine Erfolgsgeschichte. Durchschnittlich 8.000 bis 10.000 km Laufleistung pro Bike und keine nennenswerten Probleme mit den Rädern zeigen, dass der dem Konzept zugrundeliegende Sharing-Gedanke funktioniert und in Darmstadt gut ankommt. Ein Blick auf den Buchungskalender bestätigt dies. Lücken gibt es kaum. Um ein Heinerbike zu buchen, ist eine gewisse Flexibilität nötig.

### Sigo – ein Darmstädter Start-up

Auch sigo (<https://sigo.green>), 2017 von Tobias Lochen gegründet und mit Sitz in der Darmstädter Weststadt, lebt den Sharing-Gedanken, allerdings mit einem anderen Konzept als bei den Heinerbikes. Wer ein sigo-Rad leihen möchte, muss zunächst die App herunterladen, sich registrieren und freischalten lassen. Ist dies erfolgt, kann man über die App öffnungszeitenunabhängig an jeder Station ein Rad ausleihen. Die Kosten liegen derzeit bei knapp 1,46 € pro Ausleihe und 0,97 € für jede angefangene halbe Stunde. Zum Vergleich: Ein eScooter, wie man sie seit kurzem in Darmstadt sieht, kostet 1 € pro Ausleihe sowie weitere 0,19 € pro Minute. Der Roller – ein Spaßgerät – ist damit wesentlich teurer in der Ausleihe als ein Lastenrad, das – zumindest für mich – eine gewisse Suchtgefahr in sich trägt. Letzten Endes ist jedoch nicht der Preis ausschlaggebend, sondern die Qualität der Räder. Bei sigo handelt es sich um eine Eigenentwicklung der Gründer. An den derzeit vier Stationen in Darmstadt – in der Franklinstraße, in der Eichbergstraße, der Berliner Allee und (ab Herbst 2020) in Kranichstein – findet man stabile Fahrzeuge vor – mit kräftigen Scheibenbremsen, einer stufenlosen Nabenschaltung, Riemenantrieb sowie einer auf 60 kg ausgelegten Transportbox. Da darf der Wochenendeinkauf auch etwas größer ausfallen. Den sigo-Rädern merkt man die technische Affinität der Firmengründer ganz deutlich an. Die App und die Möglichkeit, die Räder über Induktions-Pads kabellos zu laden, sind zwei Hinweise dafür. Sigo hat in Technik und IT investiert und von Anfang an nicht nur an Darmstadt gedacht. Derzeit gibt es sigo-Räder in 10 Städten – Tendenz steigend. Für die weitere Expansion wünschen wir dem jungen Start-up viel Erfolg.

### Fazit

Mit den Heinerbikes und mit sigo gibt es in Darmstadt zwei Akteure, die beide in ihrer Unterschiedlichkeit überzeugen. Verleihangebote wie diese tragen dazu bei, aus Darmstadt Cargobike-City zu machen und Autos zu ersetzen. Als ADFC wünschen wir uns noch mehr Lastenräder in der Stadt.

Helga Hofmann

<https://www.heinerbike.de>



<https://sigo.green>



# Die etwas andere Radtour

## Unterwegs mit einer Fahrradstreife der Polizei in Darmstadt

*Bereits im Frühjahr wollten wir mit einer Streife der Darmstädter Polizei auf Tour gehen. Das ist zunächst an Corona gescheitert. Jetzt haben wir unseren Plan wieder aufgegriffen und mit einer Fahrradstreife eine Runde durch Darmstadt gedreht.*

Am 28. August habe ich mich vor dem ersten Polizeirevier mit der Polizeisprecherin des Polizeipräsidiums Darmstadt, Kathy Rosenberger, und zwei ihrer Kollegen getroffen. Wir wollten gemeinsam an einigen Punkten in Darmstadt den Radverkehr beobachten. Die beiden Beamten würden normal ihrem Dienst nachgehen, Frau Rosenberger und ich würden die Vorgänge beobachten.

In Darmstadt gibt es nicht, wie z. B. in Frankfurt, eine feste Fahrradstaffel, die ihren Dienst ständig auf dem Rad versieht. Die Darmstädter Kollegen sind, seit die Pedelecs im Sommer 2019 angeschafft wurden, nur gelegentlich mit dem Rad unterwegs - etwa zwei bis dreimal im Monat. Ich höre ein wenig Bedauern heraus. Vielleicht würden die beiden gerne öfter auf dem Rad sitzen. Die Streife ist auf Pedelecs unterwegs, Frau Rosenberger und ich benutzen unsere „normalen“ Räder.

### Verkehrskontrollen. Auftakt an der Rheinstraße

Wir fahren zu unserem ersten Kontrollpunkt: die Protected Bike Lane in der Rheinstraße an der Ecke zur Saalbaustraße. Ich bin verblüfft, wie viele Radfahrerinnen und Radfahrer mit teilweise hoher Geschwindigkeit in der falschen Fahrtrichtung unterwegs sind. Dazu kommen die Radler\*innen, die – meist auch in der falschen Richtung – auf dem Fußweg fahren. Eigentlich allen ist klar, dass das, was sie da tun, nicht in Ordnung ist. Deshalb gibt es auch keinen echten Widerspruch, als die beiden Beamten ein Ordnungsgeld verhängen. Dem Vorschlag eines Radlers, erst mal das Rad abzustellen und Geld zu holen, wird augenzwinkernd entsprochen. Die ruhige und unaufgeregte Art der beiden Polizisten trägt sicher dazu bei, dass die Situation nie eskaliert.

### Nächster Kontrollpunkt: Wilhelminenbuckel

Von der Rheinstraße geht's über den Luisenplatz zum Wilhelminenbuckel. Hier blutet das Herz des Fahrradaktivisten, denn man würde sich eine echte Alternative zur Fortsetzung der Fahrradstraße Wilhelminenstraße wünschen. Die Zimmerstraße ist zwar inzwischen für den Radverkehr geöffnet, die Route endet dann allerdings mehr oder weniger abrupt an der Baustelle Grafenstraße. Stattdessen darf der Radverkehr in der Wilhelminenstraße bergab das Rad nur schieben.

Trotz allem, wenn ich die Slalom fahrenden Radler beobachte, die mit wenig Rücksicht auf Fußgänger\*innen den Hügel herunterkurven, akzeptiere ich schweren Herzens den Sinn von Kontrollen. Hier zeigen sich die „Ertappten“ durchaus „kämpferisch“. „Wo soll ich denn sonst lang fahren“ wird öfter gefragt. Auch Passanten kommen vorbei und fragen, wo sie denn eigentlich wieder aufs Rad steigen dürfen.

### Hügelstraße, Ludwigsstraße

Auf mir bisher unbekanntem Wegen kommen wir als nächstes an die Einfahrt zum Quelleparkplatz kurz vor dem Wilhelminenbuckel. Hier werden einige schicke Pedelecs kontrolliert. Die beiden Polizisten werfen auch einen Blick auf die Tachos der



Foto: Klaus Görge

### Viel Arbeit bei der Fahrradkontrolle.

Pedelecs. Sie erklären mir dann, dass sie das machen, um Manipulationen am Rad zu erkennen. Eins der kontrollierten Räder weist eine Höchstgeschwindigkeit von über 60 km/h auf. Verdacht! Allerdings legt die Durchschnittsgeschwindigkeit von rund 18 km/h eher nahe, dass hier nicht manipuliert wurde.

Die letzte Kontrolle erfolgt in der Ludwigstraße kurz vor Einmündung in den Marktplatz. Da ist tagsüber das Radfahren in beiden Richtungen verboten. Hier wird es das erste Mal etwas laut. Eine Mutter mit zwei Kindern im Lastenrad beschwert sich über die Kontrolle und mehr noch über den Zeitverlust, der damit verbunden ist. Ihr Vorschlag, doch mal am Wilhelminenbuckel zu kontrollieren – da kamen wir gerade her – weil da „ältere Leute“ mit einer Wahnsinnsgeschwindigkeit runter rasen würden, verfängt allerdings nicht. Auch der Mountainbike-Fahrer, der mit einem gerade noch so eben verkehrstüchtigen Rad unterwegs ist, ist eher beleidigt, dass man gerade ihn kontrolliert und zur Kasse bittet.

### Mein Fazit

Ich bin der Meinung, dass auch auf dem Rad nicht alles erlaubt sein soll. Deshalb muss das Verhalten kontrolliert werden und es müssen, wie bei unserer Runde, Verwarnungsgelder erhoben werden. Für viele andere Verkehrssituationen fordern wir das schließlich auch. Dass die Polizisten dabei auf dem Rad unterwegs waren und sozusagen auf Augenhöhe kontrolliert haben, hat die Situation entspannt. Ich bin überzeugt, auch die Radler\*innen, die die Kontrolle bemerkt haben und rechtzeitig abgestiegen sind, werden – zumindest für eine Weile - ihr Verhalten ändern. Und das ist gut so. Wir fordern in unseren Aktionen zwar immer wieder „Mehr Platz fürs Rad“, aber das heißt nicht, dass wir Fußgänger\*innen diesen Platz rücksichtslos wegnehmen dürfen.

Klaus Görge

# Radverkehr in Griesheim

## Im Westen doch bald was Neues?

*In Griesheim sind seit den 90er Jahren in regelmäßigen Abständen neue Wohn-, Gewerbe- und Industriegebiete entstanden. Das Straßennetz der Stadt ist zwar mitgewachsen, an den Radverkehr wurde jedoch bei den Planungen kaum richtig gedacht.*

Beispiel dafür ist der Anfang der 2000er Jahre gebaute Kreisell am südwestlichen Stadtrand. Über diesen Kreisell fließt der Durchgangsverkehr zwischen Groß-Gerau und Pfungstadt. Dazu kommen innerörtliche Verkehrsströme in Zusammenhang mit einem Einkaufszentrum, den benachbarten neuen Wohngebieten und zahlreichen Freizeiteinrichtungen. Dennoch fehlt an diesem Knotenpunkt eine sichere und eindeutige Führung des Radverkehrs.

## Alte und neue Probleme

Das Radverkehrsnetz in Griesheim ist ohnehin durch Probleme aus der Vergangenheit vorbelastet. Dazu zählen unter anderem die ohne begleitende Radverkehrsanlage viel befahrene B 26 als Ost-West-Hauptachse, der Nordring mit einem einseitigen, viel zu schmalen Zweirichtungs-Fuß- und Radweg und die Goethestraße in Zusammenhang mit dem Bring- und Holverkehr an der Gerhart-Hauptmann-Schule.

## Radler schließen sich zusammen

Damit wollten sich Ende 2018 Jörg Ruf, Martin Wiediger, Georg Schyguda, Heike Erb-Schyguda und weitere Griesheimer Alltagsradler\*innen nicht mehr abfinden. Sie gründeten die Initiative FahrradFreundliches Griesheim ([www.iffg.net](http://www.iffg.net)) und bekamen schnell Zuspruch aus der Bevölkerung. Die Initiative setzt sich nicht nur für die Beseitigung der vielen straßenbaulichen Mängel ein, sondern auch für ein besseres Radverkehrsklima in der Stadt.

Zudem hat sich die Initiative mit dem ADFC, dem VCD, dem Radentscheid Darmstadt und der Radlobby ([www.radlobby.at](http://www.radlobby.at)), dem Pendant zum ADFC in Österreich, aktiv vernetzt. In Kooperation mit der Stadt führte dies vor wenigen Wochen zu einer öffentlichen Aufklärungs- und Präventionskampagne über lebenswichtige Sicherheitsabstände für Radfahrer\*innen. Die IFFG erhielt das Nutzungsrecht für eine Grafik der Radlobby, die sie zu einem Info-Banner umgestaltete. Es zeigt, welchen „Lebensraum“ im Mischverkehr Radfahrer\*innen gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) und einschlägiger Rechtsprechung unbedingt benötigen: **1,5 Meter Überholabstand links und 1,2 Meter Abstand halten ist im Straßenverkehr das A und O, genauso wie im Corona-Alltag.**



Foto: Martin Wiediger

Meter Sicherheitsabstand rechts zur Parkreihe - aufgrund der Gefahr von Autotüren, die plötzlich geöffnet werden (Dooring). Das Banner hängt mittlerweile an mehreren Stellen im Stadtgebiet (Siehe Bild).

## Ein Alltagsradler wird neuer Chef im Rathaus

Gleich nach seinem Amtsantritt vor drei Jahren (2017) lud Bürgermeister Geza Krebs-Wetzl (CDU), selbst Alltagsradler, den ADFC zu einer gemeinsamen Fahrradexkursion durch das Stadtgebiet ein. Einvernehmliches Fazit der Exkursion war, dass es in Griesheim für den Radverkehr einiges zu tun gibt. Das bestätigte der bundesweite ADFC Fahrradklima-Test ein Jahr später mit der Note 3,77 für Griesheim.

Das Stadtparlament beschloss 2019 auf Vorlage des Magistrats, dass mit Fördermitteln des Landes Hessen ein professionelles Radverkehrskonzept für Griesheim beauftragt werden sollte. Das Darmstädter Planungsbüro Mobilitätslösung erhielt den Zuschlag und begann Anfang 2020 mit der Arbeit.

## Ein Radverkehrskonzept für die Stadt

Das Planungsbüro befuhr das ganze Stadtgebiet und dokumentierte die vielen Problemstellen im Radverkehrsnetz. Eine Online-Bürgerbefragung, die zwischen Mai und Juli ca. 500 Einträge aus der Bevölkerung erbrachte, ergänzte die Erhebung um zahlreiche konstruktive Anregungen und Verbesserungsvorschläge. Die Stadt veranstaltete mit dem Planungsbüro zwei öffentliche und gut besuchte Workshops (im März zum Auftakt, im September zum Abschluss). Zudem führte das Planungsbüro im Juni eine Befahrung mit einer kleinen Gruppe sachkundiger Bürger\*innen, Vertreter\*innen der IFFG und des ADFC, dem Bürgermeister und Vertreter\*innen von Stadtverwaltung und Polizei durch. Stationen dieser Befahrung mit dem Fahrrad waren ausgewählte Mängel- und Gefahrenstellen. Ende 2020 soll das fertiggestellte Radverkehrskonzept dem Stadtparlament vorgelegt werden.

## Umsetzung folgt?

Die breite Bürgerbeteiligung am Erstellen des Radverkehrskonzepts hat viele Erwartungen geweckt, die nun nicht enttäuscht werden dürfen. Das Stadtparlament, der Bürgermeister und der Magistrat müssen die konsequente Umsetzung des Konzepts beschließen und vorantreiben. Die im Konzept enthaltenen Maßnahmen sind zu priorisieren, Zeitpläne zu erstellen, Haushaltsmittel anzusetzen, Planungs- und Bauaufträge zu vergeben. Vor allem müssen die Belange des Radverkehrs bei der zukünftigen städtebaulichen Entwicklung besser berücksichtigt werden, um die eingangs erwähnten Fehlplanungen nicht zu wiederholen.

Dabei steht die Stadt Griesheim nicht alleine da. Denn die IFFG hat sich in kürzester Zeit als eine ortskundige, bestens vernetzte und kooperationswillige Initiative erwiesen. Einige Städte und Gemeinden in Hessen konnten durch solche Kooperationen gute Ergebnisse für den lokalen Radverkehr erreichen. Diese Chance sollte Griesheim jetzt nicht verpassen.

Xavier Marc

# Radfahren im Landkreis Darmstadt-Dieburg

## Ein Blick auf Weiterstadt

Weiterstadt mit seinen Stadtteilen Braunshardt, Gräfenhausen, Riedbahn und Schneppenhausen zählt mit 24.200 Einwohnern neben Griesheim und Pfungstadt zu den drei größten Kommunen im Landkreis Darmstadt-Dieburg. Im Südosten ist Weiterstadt über den Ortsteil Riedbahn fast mit der kreisfreien Stadt Darmstadt zusammengewachsen.

Weiterstadt ist Wirtschaftsstandort von überregionaler Bedeutung im Ballungsraum des Rhein-Main-Gebietes, Standort begünstigt durch den direkten Autobahnanschluss B42/A5 und die Nähe zum Frankfurter Flughafen. Fast 10.000 Beschäftigte haben in Weiterstadt einen Arbeitsplatz gefunden. Unternehmen wie Röhm, SEAT, SKODA, Logistikdienstleister, LOOP5 und Segmüller prägen die Landschaft und die Infrastruktur. Und Weiterstadt ist nicht zuletzt Wohnort mit vielfältigen Sport- und Kulturangeboten. Es gibt vier Grundschulen und zwei große weiterführende Schulen.

Entsprechend hoch ist die Zahl der Ein- und Auspendler\*innen von oder nach Darmstadt, Groß-Gerau, Frankfurt, zum Flughafen und nach Rüsselsheim (Opel). Für Weiterstadt bedeutet das eine gravierende Belastung durch motorisierten Individual- sowie Logistikverkehr, der sich v. a. in der Kernstadt z. T. als Durchgangsverkehr auf die Lebensqualität auswirkt.

Zwischen den Stadtteilen nutzen viele den ÖPNV und durch ein gestiegenes Umweltbewusstsein und den Trend zum E-Bike auch vermehrt das Fahrrad. Daraus resultiert die dringende Notwendigkeit eines Nahmobilitäts- und Radverkehrskonzeptes, in dem der Verkehrsraum neu aufgeteilt wird.

## Verkehrsentwicklungsplan (VEP) - ist Weiterstadt Autostadt?

Grundlage ist zunächst der Verkehrsentwicklungsplan<sup>1</sup> der Stadt Weiterstadt von 2010 – 2020. Unter Punkt 9.0 Radverkehr wurde hier eine Bestandsaufnahme durchgeführt (Befahrung im Frühjahr 2010, Bilder 30 bis 32) und eine Mängelanalyse erstellt (Bild 33), um Ansätze für eine Verbesserung des Radverkehrs zu finden. Viele Mängel sind also seit 2010 bekannt und mit Maßnahmenvorschlägen gelistet (VEP 9.3).

Aber Verkehrspolitik in Weiterstadt fand lange unter dem Aspekt Wirtschaftsförderung statt und hatte vor allem den Kfz-Verkehr im Blick. Schwerpunkte lagen in den Industrie- und Gewerbegebieten, um die Anschlussstelle der A5 und innerorts in der Kernstadt, mit der Problematik Darmstädter Straße. Das Thema Radverkehr wurde von der Politik jahrelang vor sich hergeschoben. Ein Beispiel dafür ist die immer noch fehlende durchgängige Radverbindung zwischen Weiterstadt und Darmstadt über die Riedbahn. Schon angesichts der geringen Entfernung ist dies nicht nachvollziehbar. Kleiner Lichtblick: Aktuell ist die Verwaltung mit dem neu gegründeten Mobilitätsamt der Stadt Darmstadt in Kontakt getreten, um dieses Thema anzugehen.

## Radwegeanbindung in der Region

Weiterstadt ist in das südhessische Radwegenetz eingebunden, mit vielen Optionen zum Ausbau und zur weiteren Vernetzung zwischen den Stadtteilen (Schulwege) und in die Nachbarkreise (GG/ OF).

**Wichtigste Nord-Süd Verbindungen: RW 17, 19, 21 und 23**

**Wichtigste Ost-West Verbindungen: RW 14, 16, 18**



Foto: Joachim Ackermann

## Darf hier gegen die Einbahnstraße geradelt werden oder nicht?

In diesem Radwegenetz gibt es nur wenig separat geführte Radwege. Außerhalb der bebauten Bereiche werden land- und forstwirtschaftliche Wege mitbenutzt und führen zu Nutzungskonflikten mit der Landwirtschaft. Zudem sind viele dieser Wege in einem schlechten Zustand (RW 19/21/23). Hier besteht dringend Handlungsbedarf und Absprache mit den Nachbarkommunen.

Verbindungen, die parallel zur Kfz-Fahrbahn geführt werden, zeichnen sich z. T. durch fehlende Radstreifen (z. B. Überführung der A5 in Richtung Darmstadt-Arheilgen), fehlende Querungshilfen (z. B. L3113/ RW19/Schulweg von Gräfenhausen) und fehlende Beleuchtung aus. Oft sind die Wegestrecken als gemeinsamer Rad- und Gehweg bzw. als Gehweg für "Radfahrer frei" ausgewiesen, was angesichts von gestiegenem Radverkehrsaufkommen immer häufiger zu Konflikten führt.

Das Radverkehrskonzept des Landkreises Darmstadt-Dieburg von 2018 führt viele dieser Mängel auf und priorisiert entsprechende Maßnahmen. Für Weiterstadt werden 22 Markierungslö-



<sup>1</sup> <https://www.weiterstadt.de/wirtschaft-umwelt-verkehr/umwelt-verkehr/verkehrsentwicklungsplan/>

sungen und punktuelle Maßnahmen (Anlage 11), sowie ebenfalls 22 Sofortmaßnahmen und verkehrsbehördliche Anordnungen (Anlage 13) ausgewiesen. Einige dieser Maßnahmen wurden inzwischen umgesetzt (z. B. Modalfilter am Ausbildungszentrum der HWK). Leider gehören dazu aber auch völlig unzureichende Veränderungen wie z. B. an der wichtigen Verbindung Richtung Arheilgen.

## Das Volk ist weiter als die Politik Dornröschenschlaf geht zu Ende

Die Entwicklung an den Schulen, das Engagement für sichere Schulwege und Abstellanlagen, die aktive Mitarbeit am Hessischen Schulradroutenplaner, die Gründung eines Arbeitskreises „verkehrsberuhigter Schulcampus“ und die Erstellung neuer Schulwegepläne ließen deutliche Mängel erkennen und verdeutlichen die Notwendigkeit eines zukunftsweisenden Mobilitätskonzeptes. Die weiterführenden Schulen nahmen mit guten Ergebnissen am Schulradeln in Hessen teil. Mit der Gründung einer Fahrradwerkstatt oder Projekten wie „Stadt der Zukunft“ machten sie auf sich aufmerksam und verbanden das Radfahren mit der Klimapolitik. Dabei wurden sie von „Fridays for Future“ unterstützt.

## Wie ist Radfahren in Weiterstadt? - ADFC Fahrradklimatest

Weiterstadt war 2016 und 2018 im bundesweiten Ranking. 104 Teilnehmer\*innen vergaben insgesamt die Note 3,7. Auch wenn das auf den ersten Blick wenig aussagekräftig erscheint, ergibt sich doch – im Kontext mit den Freitextantworten der Teilnehmer\*innen – ein gutes Bild der Weiterstädter Situation. Die dort geschilderten Alltagserfahrungen (schlechte Wege, fehlende Beleuchtung und Radwegweisung), Konflikte (Falschparker, Mindestabstand, Geschwindigkeit) und Ängste der Radfahrenden (z. B. um Kinder), resultierend aus dem ungleich verteilten Verkehrsraum, geben den politisch Verantwortlichen lebensnahe Rückmeldungen.

## ADFC drängt auf einen „Runden Tisch Radverkehr“

„Es ist breiter gesellschaftlicher Konsens den Radverkehr zu fördern ... ein „Runder Tisch Radverkehr“ (RTR) <sup>2</sup> ist eine gute Möglichkeit zur effektiven sowie zeitnahen Gestaltung und Umsetzung von konkreten Maßnahmen zur Radverkehrsförderung“, schrieb Bürgermeister Ralf Möller in der Einladung zum ersten Runden Tisch. Der „RTR“ ist zwischenzeitlich (per Magistratsbeschluss) institutionalisiert und als beratendes Gremium der Stadt Weiterstadt eingerichtet <sup>3</sup>.

In den aktuellen Haushalt wurden 6 € je Einwohner\*in für den Radverkehr eingestellt. In Anbetracht jahrelangen Nichtstuns und des mittlerweile umfangreichen Aufgabenkatalogs sind 150.000 € jährlich allerdings nicht zu hoch angesetzt.

Neben dem RTR ist Weiterstadt aktuell dabei, einen „Nahmobilitäts-Check“ durchzuführen und ein Nahmobilitätskonzept (ÖPNV, Fuß und Rad) zu erarbeiten, welches dann der Stadtverordnetenversammlung als Handlungsempfehlung vorgelegt werden wird. Die Ergebnisse des Erhebungsbogens zur „Bewertung Status-quo Nahmobilität Weiterstadt“ zeigen im Übrigen ein ähnliches Bild wie der Fahrradklima-Test und signalisieren Handlungsbedarf.

## Zukunftsfähiges Radverkehrskonzept für ein lebenswertes Weiterstadt

Das Bewusstsein der Menschen dafür, was eine lebenswerte Stadt auszeichnet, hat sich in den letzten Jahren verändert. Abgas- und Lärmbelastung, Durchgangsverkehr und Falschparker gehören nicht dazu. Das zeigen die vielen Diskussionen zum Thema Darmstädter Straße und zum Campus sowie die Forderungen im Runden Tisch Radverkehr. Weiterstadt hat Nachholbedarf in puncto Radverkehrsförderung und benötigt ein zukunftsfähiges Konzept für einen nachhaltigen, fahrrad- und umweltfreundlichen Verkehr.

Vieles wurde bereits oben angesprochen und es können hier nur die wichtigsten Punkte aufgeführt werden. Verkehrsberuhigung Darmstädter Straße und Rudolf-Diesel-Straße (Mindestabstand einhalten und Tempo rausnehmen). Umbau der Kreuzung Darmstädter Straße - Rheinstraße/ Rudolf-Diesel-Straße. Laut Aussage von Herrn Tillmann (Leiter Ordnungsamt) ist es „erklärtes Ziel dort markierte Aufstellflächen für den Radverkehr herzustellen.“ Autofreie Gestaltung des Schulcampus (Beispiel Schuldorf Bergstraße). Weiterführung der Fahrradstraße ab Arheilgerstraße/Kreuzstraße bis zur Unterführung Forststraße. Radweg nach Darmstadt und Anbindungen an den Radschnellweg Darmstadt-Frankfurt über Arheilgen/Wixhausen/Erzhausen (z. T. identisch mit den Schulwegen). Freigabe von Einbahnstraßen (z. B. Schlossgasse). Radweg (L3094) von Braunshardt nach Worfelden (hier ist Hessenmobil bereits im Gespräch mit der Stadt).

Inwieweit der „Runde Tisch Radverkehr“ als beratendes Gremium der Stadtpolitik mit seinen Vorschlägen ernst genommen wird, wird mit darüber entscheiden, wie sich Radverkehrspolitik in Weiterstadt zukünftig entwickelt. Im nächsten Jahr finden die Kommunal- und Kreistagswahlen statt und wir dürfen gespannt sein, wie sich die Parteien zum Thema Radverkehr positionieren. Einen ersten 13 Punkte-Katalog hat die ALW bereits in diesem Jahr ins Parlament eingebracht.

Sicherer Radverkehr lebt nicht zuletzt von der Partizipation der Bürgerinnen und Bürger. In Weiterstadt haben wir die Möglichkeit, über den RTR Verbesserungsbedarfe anzumelden und somit politisch einzubringen. Das sind neue Chancen für Weiterstadt!

*Joachim Ackermann*



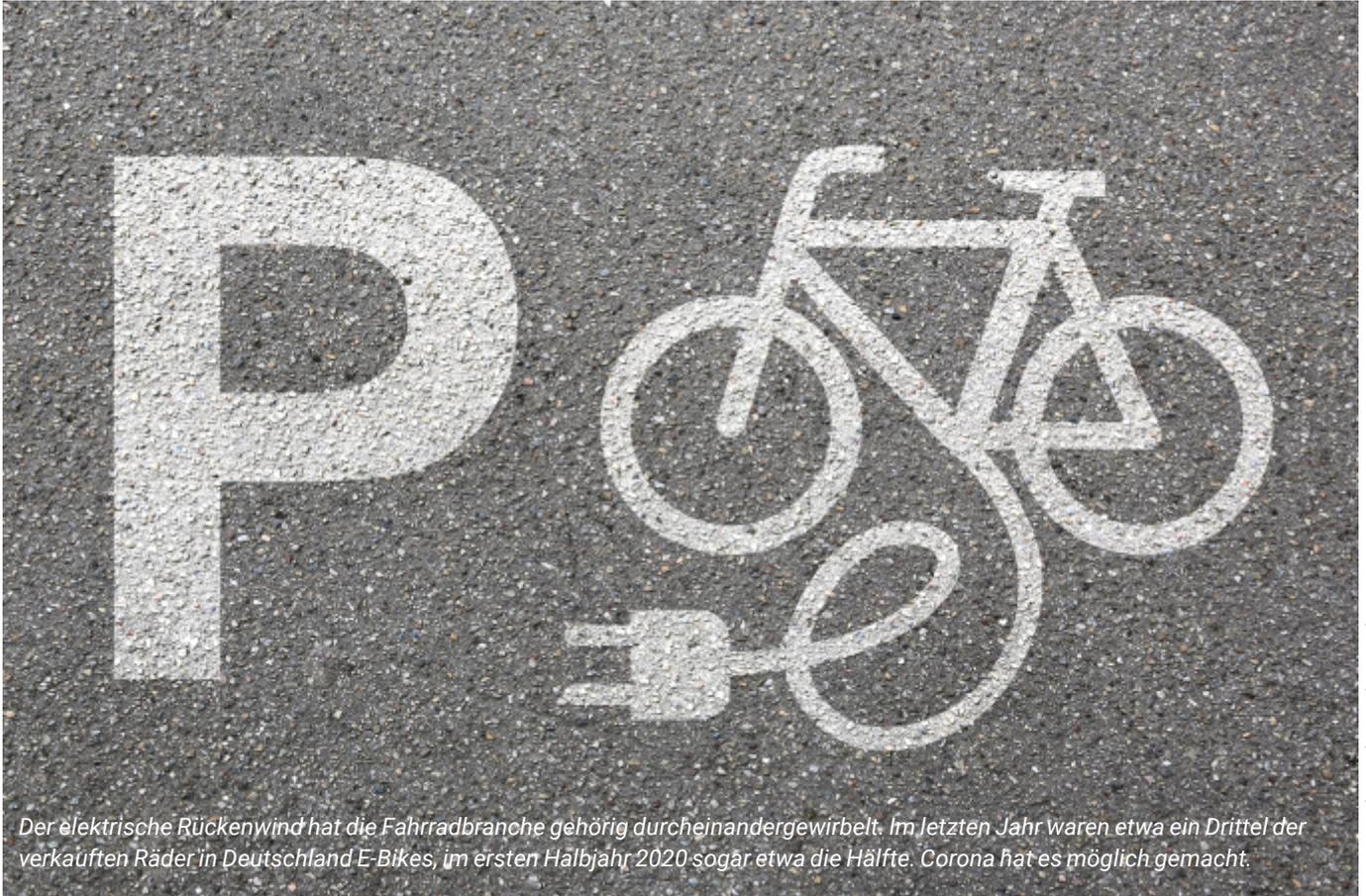
<sup>2</sup> [https://www.weiterstadt.de/\\_media/kategorien/wirtschaft-umwelt-verkehr/Radverkehr/BdBGM\\_Fragebogen-Runder-Tisch-Fahrrad.pdf](https://www.weiterstadt.de/_media/kategorien/wirtschaft-umwelt-verkehr/Radverkehr/BdBGM_Fragebogen-Runder-Tisch-Fahrrad.pdf)

<sup>3</sup> <https://www.weiterstadt.de/wirtschaft-umwelt-verkehr/nahmobilitaet/fahrrad/index.php>



# Es ist nicht weniger anstrengend, man ist nur schneller da!

## Eine Betrachtung des E-Bikes alias Pedelec



Der elektrische Rückenwind hat die Fahrradbranche gehörig durcheinandergewirbelt. Im letzten Jahr waren etwa ein Drittel der verkauften Räder in Deutschland E-Bikes, im ersten Halbjahr 2020 sogar etwa die Hälfte. Corona hat es möglich gemacht.

Foto: (C) PantherMedia / Markus Mainka

### Uphill e, downhill g

Ich kann mich noch gut an das Aufkommen des Pedelecs erinnern. Das sind E-Bikes mit maximal 250 W und Unterstützung bis 25 km/h. Es wurde als "Rentnermofa" verspottet und nur von "Weicheiern" gefahren. Schaut man sich heute einen Hügel im Odenwald an, kann man sich über die Masse elektrisch unterstützter Downhill-Mountainbikes nur wundern. In dieser Form ist das Pedelec bei den "coolen" Typen angekommen. Man(n) packt es in seinen SUV und fährt an den Fuß der Downhill-Strecke. Mutti muss einen nicht mehr hochfahren, das überlässt man Bosch, Shimano, Panasonic, Yamaha und wie sie alle heißen. Manch ein Förster hat das schon verflucht.

### Elektrisch mobil? Neuland!

Aber abseits der "Angeberszene" hat das E-Bike die Elektromobilität still und heimlich eingeführt, von der Frau Merkel immer so gerne schwärmt. Mit einem starren Blick auf unsere lahmen Autobauer hat sie die Entwicklung in ihrem Rücken übersehen. Die erkonservativen Verkehrsminister der letzten Jahre haben mit ihrem breiten Kreuz die Rückständigkeit der Automobilindustrie aber auch zu sehr verdeckt.

### Elektrisch einkaufen

Heutzutage definiert sich eine Hipster-Szene durch ein Lastenrad von Riese & Müller, das sich natürlich mit einem Elektroantrieb viel angenehmer fährt. Zugegeben, es ist auch sinnvoll, damit einkaufen zu gehen und die Kinder in den Kindergarten zu fahren, statt mit dem Auto, will man mit dem Klimaschutz ernst machen. Dann muss aber der Strom aus der Sonne, Wind oder

Wasser kommen, sonst ist es nur die halbe Miete. Da sind wir dann wieder bei der Bundesregierung und ihrem zähen Handeln bei der Energiewende.

### Wiedereinstieg mit Strom

Was das "Rentnermofa" angeht, so verkehrt ist diese Einschätzung nicht! Mein Eindruck von den Codieraktionen beim ADFC und den Beobachtungen auf der Straße ist, dass die Masse der Pedelec-Fahrer gut über 50 ist, so wie der Autor selbst. Auch die Nachfrage älterer Leutchen beim ADFC nach Unterstützung beim "Wiedereinstieg" ins (elektrische) Radfahren scheint diese Beobachtung zu stützen. Aber was ist eigentlich verkehrt daran? Nichts! Ich finde es erheblich besser, wenn diese sich selbst bewegend auf ein Pedelec setzen, als mit ihrem "höher gelegten" Kraftfahrzeug in den Odenwald zu stinken und dort Kaffee zu trinken. Es ist auf jeden Fall gesünder, für sie selbst und für die Anwohner!

### Corona-Alltag

In Zeiten der Pandemie hat das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel ungeahnte Popularität entwickelt. Acht Wochen Lieferzeit sind keine Seltenheit. Speziell in der elektrischen Variante ist es für den Weg zur Arbeit bestens geeignet. Man kann mit etwas weniger Körpereinsatz ins Büro fahren und mit mehr wieder nach Hause, ganz wie es einem beliebt. Da kann der Weg auch mal ein wenig länger sein. Wenn man dann den gleichen Einsatz wie ohne Strom bringt, ist es sportlich genauso fordernd, man ist nur schneller da!

Burkhard Walger

# „Oh, du wunderschöner Westerwald“

## Wochenendtrip durch das idyllische Wiedtal

Radtouren im Westerwald sind fast alle mit vielen Höhenmetern verbunden. Wer die schöne Landschaft kennenlernen, es aber etwas entspannter angehen möchte, dem kann man den Wied-Radweg empfehlen. Diesen haben wir – zwei radbegeisterte Frauen – an einem Wochenende im August ausprobiert.



Foto: Helga Hofmann

Der Wiedradweg ist Brückenradweg.

### Erste Etappe mit Abstecher nach Hachenburg

Mit dem Zug geht es ab Limburg zum Startpunkt in Rotenhain. Laut der Schaffnerin in der Bahn hätten wir uns eine Steigung sparen können, wenn wir eine Station vorher ausgestiegen wären. Aber wären wir dann auch an der Wied-Quelle bei Linden, dem eigentlichen Beginn der Tour, vorbeigekommen? Nach einem machbaren, kurzen Anstieg erreichen wir sie und legen einen ersten kurzen Fotostopp ein.

Nach der Quelle geht es bergab zum Dreifelder Weiher. Hier lohnt es sich, das Rad stehen zu lassen oder zu schieben – ein kleiner Pfad führt direkt zum Ufer des Naturschutzgebietes um das Gewässer. Am nördlichen Seeufer trifft man wieder auf den Radweg.

Nur einige Kilometer weiter erreichen wir das erste Etappenziel, die Krambergsmühle in Winkelbach. Da wir ja noch nicht so viel geradelt sind, machen wir nach dem Einchecken noch einen Abstecher ins etwa 10 km entfernte und oben am Berg gelegene Hachenburg, der „Perle des Westerwalds“. Eine hübsche Innenstadt mit Fachwerkhäusern und einem Schloss lädt auch zum Einkaufsbummel in kleinen vielfältigen Geschäften ein – oder man macht eine Bier-Erlebnis-Tour in der Erlebnisbrauerei „Hachenburger“. Auch Braukurse (Basic oder XXL) gibt's hier im Angebot. Man kann das leckere Bier aber auch einfach in einem der vielen Restaurants zu gutem Essen genießen.

### Tour der vielen Brücken

Am nächsten Tag geht es weiter an der Wied entlang. Asphaltierte Wege wechseln sich mit Schotterstrecken – davon gibt es gefühlt weit mehr als in den Beschreibungen zur Tour - ab. Es

geht tendenziell bergab. Aber die eine oder andere, teils sehr heftige, jedoch erfreulicherweise immer nur kurze Steigung ist dann doch dabei.

Idyllische Landschaften und hübsche Orte entlang der Wied prägen den Weg. Auffällig ist, dass wir ständig den Fluss überqueren: Es gibt auf dem Weg unzählige kleine, hübsche Brücken. Über die meisten muss man das Rad schieben, was aber nicht schlimm ist. So kann man auch immer wieder kurz anhalten und Fotos schießen.

Die Wege verlaufen größtenteils autofrei, lediglich kurz vor Roßbach führt der Weg für mehrere Kilometer auf der Landstraße entlang. Hier liegt nach ca. 60 km unser nächstes Etappenziel. Sicher, man hätte es auch noch bis zum Rhein geschafft, aber wir möchten noch eine Nacht im schönen Westerwald verbringen und bis Neuwied war kein anderes Hotel zu finden.

### Anschluss zum Rhein-Radweg

Auf dem letzten Teil des Weges wird das Tal breiter und nach etwa 20 km erreichen wir die Mündung in Neuwied am Rhein. Nach dem beschaulichen kleinen Flüsschen Wied wirkt der Strom besonders mächtig und groß. Von Neuwied aus kann man direkt in einen Zug nach Frankfurt steigen oder wie wir die Tour noch etwas verlängern. Der Rheinradweg ist bekanntermaßen gut ausgeschildert. Trotzdem haben wir etwas gesucht, bis wir in Neuwied eine für Radfahrer freigegebene Brücke hinüber auf die linksrheinische (westliche) Seite fanden und dort unsere Tour fortsetzen konnten. In Koblenz legen wir noch eine kurze Pause am „Deutschen Eck“ ein, bevor es die letzten Kilometer bis Boppard geht. Die idyllische Kleinstadt mit ihren stillen Gassen und belebten Plätzen verdient einen letzten kurzen Abstecher, bevor unser Wochenendtrip endet und wir mit der Bahn zurück ins Rhein-Main-Gebiet fahren.

### Fazit

Auf dem 97 Kilometer langen gut ausgeschilderten Wied-Radweg quert man den Westerwald von Ost nach West und lernt in kurzer Zeit mehrere Westerwälder Landschaften kennen. Wied und Westerwald eignen sich perfekt für eine kurze Auszeit und sind vom Rhein-Main-Gebiet aus gut zu erreichen – mit dem Zug oder auch dem Rad! Der Westerwald ist wirklich wunderschön!

Vera Dopichaj

#### Fakten:

Gefahrenre Strecke: ca. 97 km Wied-Radweg, 44 km Rheinradweg (westliches Ufer)

Informationen und gpx-Daten:

<https://www.wiedtal.de/radfahren/wied-radweg.html>

Unterkünfte: Krambergsmühle in Winkelbach. Idyllisch und ruhig gelegen. Am Wochenende ist das Hotel eine beliebte Lokation für Familienfeiern. Dann kann es etwas lauter werden. Alternativ bietet sich eine Unterkunft in Hachenburg an. – Land-gut-Hotel Strand-Café in Nieder-Buchenau kurz vor Roßbach. Zimmer mit Blick auf die Wied.

**Fahrrad:** Trekking- oder Tourenrad, aufgrund der teils wassergebundenen Oberfläche nicht rennradtauglich

# Deutsch-Deutscher Radweg - am Grünen Band

1.095 km von Roßdorf an die Ostsee

Corona und 30 Jahre Deutsche Einheit bildeten den Anlass für eine ganz besondere Radtour von zu Hause bis zur Ostsee.

Von Roßdorf ging es über Seligenstadt durch den Wald ins Kinzigtal, ab Wächtersbach weiter bei leichtem Regen den Südbahnradweg hoch in den Vogelsberg nach Birstein. Dann den Vulkanradweg über den Vogelsberg, vom Fuldata ins Haunetal, den Kegelspielradweg über die Rhön und am dritten Tag kamen wir bei Point Alpha an die alte innerdeutsche Grenze.

## Von der Gedenkstätte Point Alpha bis Travemünde

Ab Point Alpha folgten wir dem Streckenverlauf des „Deutsch-Deutschen Radweges“. Die zumeist nicht ausgeschilderte Strecke des „Iron Curtain Trail, Europaradweg 13“ verlief auf weitgehend asphaltierten autofreien Wegen oder kleinen Nebenstraßen. Auf dem Weg nach Norden haben wir 50mal die alte Grenze passiert, zum Teil an ehemaligen Grenzübergängen, aber auch über die Grüne Grenze. Wir waren in vielen Bundesländern mit unterschiedlichen „Corona-Regeln“: Hessen – Thüringen – Niedersachsen - Sachsen-Anhalt – Brandenburg – Mecklenburg-Vorpommern – Schleswig-Holstein. Den Kolonnenweg an der Grenze mussten wir nur an wenigen kurzen Passagen fahren.

Das Besondere dieser Tour war neben der Beschäftigung mit der deutschen Geschichte der Wechsel der Landschaften. Die Rhön haben wir dank der Bahntrassen-Radwege gut geschafft, aber auch zwei heftige Steigungen waren zu überwinden. Auf dem Ulstertal- und Werratalradweg ging es gemächlich durch viele kleine Orte. Hinter Eschwege folgten wir dem Grenzverlauf ins Leinetal und im Vorharz ging's ständig bergauf und bergab. Hier haben wir fast genauso viele Höhenmeter (920 hm) wie im Harz gesammelt (ca. 1200 hm). Eigentlich liegt der Brocken abseits der Radstrecke, bietet sich aber als Abstecher ohne Gepäck an. Abends, nachdem die letzte Dampfbahn abgefahren ist, waren nur die wenigen Radfahrerinnen und Radfahrer auf dem Gipfel. Bei gutem Wetter ist die Rundumsicht sehr beeindruckend.

Auf dem Weg durch die Norddeutsche Tiefebene waren noch die letzten Höhenzüge zu überwinden, dann ging es flach bis zur Elbe. Hier an der Elbe – am Drawehn – hatten wir auf einem Waldweg die einzige kurze Schiebestrecke zu überwinden. Die Fahrt auf dem Elbradweg war angesichts der Hitze von einigen Trinkpausen in idyllischen Gartencafés im Schatten von Bäumen neben Niedersachsenhöfen unterbrochen. Von der Elbe aus fuhrten wir meist am Wasser, zunächst am Elbe-Lübeck-Kanal, dann entlang der Lauenburger Seenplatte und zum Schluss entlang der Wakenitz und Trave nach Travemünde. Nach 1100 km war der Sprung in die Ostsee am Strand von Priwall die lang ersehnte Belohnung.

## Unser Fazit

Viele schöne Kleinstädte waren auf einem Rundgang zu Fuß oder einer Rundfahrt zu entdecken: Bad Sooden-Allendorf, Eschwege, Duderstadt, Ilseburg, Hornburg, Schöningen, Oebisfelde, Salzwedel, Hitzacker, Boizenburg, Ratzeburg und dann Lübeck. An der Werra lohnt sich ein Abstecher nach Eisenach. Als geschichtliche Highlights empfanden wir die alten Grenzübergänge wie Marienborn und die vielen Grenzanlagen mit Erläuterungen und Geschichten von Menschen, die uns oft kilometerweit beschäftigen. Ganz besonders empfehlen wir das sehr gut gemachte „Museum Fluchtpunkt Friedland“, das unbedingt einen Abstecher wert ist. Und auch das Hansemuseum Lü-



Foto: Fortuna Marx

## Vom Eisernen Vorhang zum Grünen Band: Der Natur Raum geben!

beck lohnt nicht nur bei Nieselregen einen Besuch.

Fragen zur Tour beantworten wir gerne.

(E-Mail: seeberg@adfc-darmstadt.de).

Fortuna Marx und Andreas Seeberg

### Fakten:

**gefährte Strecke:** 1.095 km, ca. 6.000 Höhenmeter

**Dauer:** 14 Fahrtage zwischen 50 und 98 km/Tag + Besuchstage in Eisenach und Lübeck und am Ende an der Ostsee

**Rückfahrt:** mit der Bahn

(hatten wir weit vor der Reise gebucht)

**Karte:** Deutsch-Deutscher Radweg, Esterbauer bikeline. -

2020. – ISBN 978-3850008723. – Preis: 15,90 €

(ist zur Planung und für die Streckenführung unbedingt empfehlenswert. Mit Downloadmöglichkeit von GPX-Daten)

**Wegeoberfläche:** größtenteils Asphalt, aber auch ein paar mehr oder weniger gute Schotterstrecken

**Verkehrsführung:** wenig Autoverkehr, reine Radwege, Wirtschaftswege, Nebenstraßen Ausschilderung: sehr selten als Deutsch-Deutscher Radweg ausgeschildert. Die Strecke führte jedoch stellenweise über andere ausgeschilderte Fernradwege.

**Unterkünfte:** Es gab nie Probleme Unterkünfte zu finden, Vorbuchung halten wir für unnötig. Meist haben wir uns am Tag vorher mit Hilfe des Internets um die Strecke und die Übernachtung gekümmert.

**Besonders gut gefallen hat es uns in:** *Wilhelmsglücksbrunn* an der Werra (Bio-Hotel in Alleinlage mit hervorragendem Restaurant), *Mutter Jütte* in Bremke (Ausflugsgaststätte in kleinen Ort mit lauschigem Gartenrestaurant und einigen Fremdenzimmern), *Schloss Schöningen* (mitten im Ort, großzügige Zimmer mit allem Komfort), *Haselnusshof* in Binde (Highlight: Gartenhütte in traumhaftem Garten mit Außen-dusche), *Burg Lenzen* an der Elbe (BUND-Bio-Hotel mit gutem Restaurant und schönem Schlosspark), *Das Göpelhus* in Neugarge (schöne Ferienwohnung auf dem Bauernhof, nette Gastgeberin mit tollem Frühstück).

# Corona, der Nagler und die E-Bikes

## Eine besondere Service-Saison beim ADFC Darmstadt-Dieburg

Ein wichtiger Service des ADFC Darmstadt-Dieburg ist die Fahrradcodierung (wir berichteten). In "normalen" Jahren führt eine Gruppe von Aktiven diese regelmäßig einmal im Monat am Fahrradbüro am Hauptbahnhof sowie bei Veranstaltungen in Stadt und Landkreis durch. Die Corona-Pandemie hat das gehörig durcheinander geschüttelt.



Foto: Patrick Closhen

Bei Dunkelheit können wir nicht mehr im Freien codieren, deshalb wird der Raum der Fahrradstation genutzt..

Pandemiebedingt sind alle Veranstaltungen, z. B. Firmenveranstaltungen und Feste, auf denen wir präsent gewesen wären, ausgefallen. Bis sich abzeichnete, wie man einen Termin unter diesen Bedingungen hätte durchführen können, wurde auch der feste Codier-Termin im April abgesagt. Dann kamen die Lockerungen und der Wahnsinn brach an.

### Codierung unter Corona-Bedingungen

Das von Andreas Seeberg ausgearbeitete Hygienekonzept sah die Durchführung auf dem Bahnhofsvorplatz vor unserem Fahrradbüro vor. Wir hätten allerdings ohnehin nicht im Gebäude codieren können, da unser Fahrradbüro seit Ende letzten Jahres wegen Umbauarbeiten nicht nutzbar war. Mit Masken, Desinfektionsmittel und Abstand ausgerüstet fand die erste Codierung nach dem Lockdown im Mai statt. Innerhalb kürzester Zeit waren die Termine vergeben, und noch bevor das erste Rad behandelt wurde, musste bereits ein extra Termin geplant werden. So wurden mit hoher Effizienz in zweieinhalb Stunden knapp 50 Räder codiert. Auch in den folgenden Monaten wurden extra Termine eingeführt. Bei der Codierung zeichnet sich der Trend zum

E-Bike deutlich ab. Glücklicherweise hatten wir uns bereits im Februar ein kabelloses Markiergerät, den Nagler, angeschafft. Das war sehr wichtig, da wir auf dem Platz vor dem Fahrradbüro zurzeit keinen Strom haben.

### Fahrradboom

Dass eine erhöhte Nachfrage an Fahrrädern bestand, haben wir nicht nur bei der Codierung bemerkt. Fahrradhändler, die in unserem Tourenprogramm Werbung geschaltet hatten, berichteten von einem Sturm auf die Läden, als diese wieder öffnen durften. Die vorhandenen Räder waren in Windeseile ausverkauft. Nachbestellungen von Rädern hatten Lieferzeiten von acht Wochen und mehr. Unser gedrucktes Tourenprogramm jedoch mussten wir dem Altpapier übergeben, da die Touren nicht oder nur eingeschränkt stattfinden konnten. Dass wir auf die Einnahmen durch die Werbeplatzierung verzichten, ist zwar schmerzhaft, halten wir aber für selbstverständlich.

### Eingeschränkte Touren

Kurz nach dem Lockdown hatte der Bundesverband alle Gliederungen zur Absage aller Touren gedrängt. Mit dem Einsetzen der Lockerungen haben wir auf der Grundlage der Landesvorgaben ein Hygienekonzept erstellt, das wir in den Folgemonaten mehrfach an die neuen Verordnungen angepasst haben. Die Tourenleiterinnen und -leiter sind natürlich sehr enttäuscht, aber einige haben ihre Touren angepasst, damit sie das Hygienekonzept erfüllen. Auf unserer Website werden diese dann beworben, so können sie dennoch stattfinden. Das Erfassen der Teilnehmerdaten zu Beginn der Tour, keine Einkehr, keine Museumsbesuche, all das ist nervig und hat auch dazu geführt, dass viele Touren nicht stattfinden konnten.

Insgesamt haben wir die schwierige Zeit mit gewissen Einschränkungen gemeistert, aber wir freuen uns auch wieder auf die Zeit nach der Pandemie ohne besondere Einschränkungen.

*Burkhard Walger, Andreas Seeberg*



**BIKE & SPORTS**  
**SEEHEIM** Rad und E-Bike  
a.d. Bergstraße

FÜR JEDEN **DAS PASSENDE BIKE**  
[www.bikesports-seeheim.de](http://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.

# Bikepacking

## Mehr als nur ein Trend aus den USA

*Eine Radtour mit Übernachtung ist etwas Wunderbares. Aus dem Alltag ausbrechen, selbst bestimmen wo man schläft, wie lange man unterwegs ist und welcher Route man folgt - das sind nur einige der Gründe, warum Bikepacking sich immer größerer Beliebtheit erfreut.*

Bikepacking verbindet die Grundelemente des Radreisens mit minimalistischem Camping und dem Nervenkitzel des Radfahrens abseits asphaltierter Radwege und Straßen. Ob eine mehrtägige Tour in einem fremden Land, eine Alpenüberquerung oder ein spontaner Mehrtagesausflug mit Übernachtung im Zelt – jeder hat eine ganz eigene Vorstellung von Freiheit und Abenteuer. Bikepacking ist daher in erster Linie das, was man selbst draus macht.

## Wie grenzt sich Bikepacking gegenüber den klassischen Radreisen ab?

Während herkömmliche Radreisen in der Regel aus Fahrten auf befestigten Straßen und Radwegen bestehen, beinhaltet Bikepacking Geländefahrten auf Feld- oder Schotterstraßen oder auf schmalen Trails und Waldwegen. Im Gegensatz zum Bicycle Touring erfolgt beim Bikepacking die Mitnahme von Gepäck weitestgehend unabhängig von Gepäckträgern und großen, schweren Taschen. Anstelle des klassischen Touring Taschen Setups kommen leichte und flexible Bikepacking-Taschen zum Einsatz.

Agilität, Minimalismus und Gewichtsoptimierung stehen beim Bikepacking stark im Fokus. Ein Bikepacking-Fahrrad muss daher in der Lage sein, die verschiedenen Streckenbeschaffenheiten zu bewältigen und gleichzeitig komfortabel und wendig zu bleiben. Mountainbikes, Cyclocrosser oder Gravelbikes sind daher prädestiniert für den Einsatz bei einer Bikepacking-Tour.

## Spezielle Leichtgewichte – Die Bikepacking-Taschen

Wird von einem klassischen Bikepacking-Setup gesprochen, beinhaltet dieses Set in der Regel eine Satteltasche (Seat Bag), eine Lenkertasche (Lenkerrolle / Handlebar Bag) und eine Rahmentasche (Frame Bag). Zusätzliches Packvolumen wird durch diverse Zubehörtaschen (Accessory Bags) geschaffen. Hierzu zählen kleinere Oberrohrtaschen, Vorbautaschen und Gabeltaschen. Viele Bikepacker nutzen auch Rucksäcke oder Hüfttaschen, um zusätzlichen Stauraum zu generieren. Wasserdichte Packsäcke dienen dazu, Kleidung oder Ausrüstung vor Nässe zu schützen.

Neben dem geringeren Gewicht bieten Bikepacking-Taschen zudem den Vorteil, dass für ihre Anbringung am Fahrrad keine Gepäckträger oder Anschraubpunkte notwendig sind. Die Spezialtaschen werden mithilfe von Gurten / Klettverschlüssen angebracht und können so an nahezu jeder Rahmengeometrie befestigt werden.

## Minimalismus pur – die Bikepacking-Ausrüstung

„Weniger ist mehr“ lautet die Devise beim Bikepacking. Geringeres Gewicht erhöht die Agilität, die Leistungsfähigkeit und den Spaßfaktor. Ohnehin bieten die kleineren Bikepacking-Taschen weniger Stauraum als herkömmliche Packtaschen. Es geht also darum, seine Ausrüstung gründlich zu überdenken.

Welche Ausrüstung für eine Bikepacking-Tour benötigt wird, ist sehr individuell. Das Equipment kann sich in Abhängigkeit von Erfahrung, Route und Witterungsbedingungen immer wieder verändern. Einige Basis-Gegenstände sollten dennoch auf jeder



Foto: Dennis Wittmann

**Auf Minimalismus getrimmt und doch alles, was man braucht, dabei. Das ist Bikepacking.**

Tour dabei sein. Dazu zählt zum Beispiel das Schlafsystem, das aus Schlafsack, Schlafmatte und einem Zelt besteht. Ultraleicht-Bikepacker schwören auf leichte Tarps oder Biwaksäcke, um das Gewicht des Schlafsystems maximal zu reduzieren.

Ansonsten werden noch Allwetter-Fahrradbekleidung, Wechselkleidung, Werkzeug, Ersatzteile und ein Erste-Hilfe-Set benötigt. Das Mitführen einer zusätzlichen Lampe und von „Ersatzstrom“ in Form einer sogenannten Powerbank (externer Akku) ist ebenfalls empfehlenswert. Ausreichend Trinkwasser ist ein Muss. Abhängig von der Länge der Bikepacking-Tour sollten zusätzlich noch Proviant, Waschmittel und Hygieneartikel einpackt werden. Ein Campingkocher inkl. Geschirr für die Mahlzeiten darf nicht fehlen, wenn das Bikepacking-Abenteuer im Selbstversorgermodus durchgeführt werden soll.

## Rauf auf das Fahrrad und los geht's

Wer Bikepacking gerne einmal ausprobieren möchte, sollte sich anfangs nicht von neuen Begrifflichkeiten oder umfangreichen Packlisten abschrecken lassen. Oftmals reichen schon wenige, bereits vorhandene Ausrüstungsgegenstände, um das erste Bikepacking-Abenteuer in die Tat umzusetzen. Nach dem Trial-and-Error-Prinzip findet man mit der Zeit ziemlich gut heraus, was einem wichtig ist und was man wirklich benötigt. Der Spaß und die Freude an dem, was man tut, sollten dabei immer im Vordergrund stehen! Happy Bikepacking

Dennis Wittmann

### Über den Autor

Dennis Wittmann ist leidenschaftlicher Bikepacker und Herausgeber der Webseite <https://Simple-Bikepacking.de>. Auf Simple-Bikepacking werden besonders Einsteiger und Anfänger angesprochen, die auf der Suche nach einfachen und verständlichen Informationen und Tipps rund um die Themen Bikepacking und Radreisen sind.



# Wer bremst, verliert ...

... ist ein Spruch aus dem Rennsport. Das mag sein, aber im Straßenverkehr ist die Bremse ein Sicherheitsanker. Der Trend zu den E-Bikes macht das nochmal besonders deutlich. Höhere Geschwindigkeiten und größere Masse verlangen nach besseren Bremsen.



Foto: Bild von Jean van der Meulen auf Pixabay

## Früher war alles besser, oder nicht?

Manch ein älteres Semester, kann sich noch an die "Bremsen" der alten Räder unserer Eltern oder gar Großeltern erinnern, so auch der Autor. Bei diesen wurde ein Gummiblock mittels eines Gestänges von oben auf das Vorderrad gedrückt. Das verzögerte die Fahrt nur unwesentlich, gerade wenn es nass oder die Fahrbahn schlammig war. Für etwas mehr "Bremsleistung" sollte dann eine Rücktrittbremse sorgen.

In den alten Zeiten mit wenig Verkehr und langsamer Gangart konnte man damit vielleicht überleben. Aber irgendwann reichte das nicht mehr aus, und so verlangte die StVZO bald zwei unabhängig wirkende Bremsen. Die Fahrradtechnik entwickelte sich, wenn auch langsam, weiter. Die Seitenzugbremsen, bei der mit einer Art Zange zwei Klötze auf die damals meist verchromten Stahlfelgen wirkten, waren schon besser, mussten aber immer noch durch eine verbesserte Rücktrittbremse unterstützt werden. Beim Bremsen verlagert sich der scheinbare Schwerpunkt jedoch nach vorne, was deutlich macht, dass die Vorderradbremse die wichtigere Bremse ist.

## Rücktritt ist keine Alternative!

Mit dem Aufkommen der Kettenschaltung waren die Zeiten der Rücktrittbremse gezählt. Sie war sowieso nicht besonders sicher, weil immer von vorwärts auf rückwärts Treten gewechselt werden muss, was kostbare Zeit in Anspruch nahm. Ab jetzt wurden beide Bremsen mit einem Handbremshebel betätigt. Die Zangenmechanik wurde mit der Technik der Cantilever- und später V-Bremsen verbessert. Zudem wurden immer mehr Aluminiumfelgen, zum Teil sogar eloxiert oder mit Keramik beschichtet, verbaut, so dass die Bremsleistung bald ausreichte, um die Fahrerinnen oder den Fahrer bei einer Schreckbremsung über den Lenker zu katapultieren. Eine abenteuerliche Einrichtung namens "brake modulator" sollte das wieder verhindern, ein kleiner schwarzer Zylinder im Bremszug, der die Kraftspitzen absorbierte.

## Die KFZ-Technik machte es vor

Die Fahrradtechnik entwickelte sich jetzt schneller weiter. Das war wohl hauptsächlich dem Trend zum Mountain-Bike-Sport zu verdanken. Beim Sport war Geld nicht so sehr das Problem, eher

schon die Wirksamkeit der Bremsen. Vor allem beim Downhill-Sport sind neben der Vollfederung die Bremsen enorm wichtig. Man bediente sich also bei den Lösungen für Kraftfahrzeuge, bei denen Scheibenbremsen schon einige Zeit der Standard waren. Im Bereich der Krafträder gab es bereits kompakte und leichte Scheibenbremsen, so dass man "nur" noch diese Konstruktionen auf das Fahrradniveau "eindampfen" und die Kosten reduzieren musste.

Zurzeit sind Scheibenbremsen beim Fahrrad fast Standard, sogar bei "billigeren" Rädern. Es gibt sie im unteren Preisbereich mit Bremszug, ab dem mittleren Preisbereich sind sie dann hydraulisch, was die Bremsleistung über die Zeit konstant hält und die Wartungsanfälligkeit verringert. Bei hochwertigen Bremsen, speziell für Downhill, gibt es sogar welche mit vier Bremskolben. Nur im Rennradbereich halten sich noch hochwertige Felgenbremsen in einer kurzen Ausführung, die wegen der schmalen Reifen möglich sind, Scheibenbremsen sind halt doch etwas schwerer.

## Alles gut?

Die Vorteile dieser Technik sind weitreichend. Die Bremsmedien (Beläge und Scheiben) sind aufeinander abgestimmt und garantieren gleichbleibend hohe Bremsleistung. Das Auswechseln verschlissener Bremsbeläge ist bei guten Bremsen einfach und greift nicht in die Bremseinstellung ein. Bei der Felgenbremse muss ein Kompromiss zwischen Bremsleistung und der Funktion der Felge als Rad eingegangen werden. Zudem verschleifen dort nicht nur die Klötze, sondern auch die Felge. Wenn die Felge einen leichten Seitenschlag hat, kann das die Bremsleistung schon erheblich verschlechtern.

Der Einsatz von Scheibenbremsen erfordert Änderungen an der Gabel und am Rahmen. Der Rahmenbau ist aber schon sehr flexibel geworden, was man an den "spacigen" Rahmenkonstruktionen mancher Räder sieht. Sicher haben hier Aluminium als Rahmenmaterial, Schweißen statt Löten und Schweißroboter ihren Anteil. Die "Schnittstelle" zwischen Rahmen und Bremse sowie Scheibe und Nabe ist mittlerweile genormt, so dass es in der Regel keine Probleme gibt, jegliche Scheibenbremse am Rad zu montieren. Man bekommt Bremsen mit sehr "direkter" Ansprache oder welche, die eher "weich" sind und damit einen Überschlag weniger wahrscheinlich machen. Das ist eher Geschmackssache.

## Fazit

Ich halte die Scheibenbremse für den Gewinner der Entwicklung beim Fahrrad. Sie wird sicher weiterentwickelt werden. So sind leichtere Materialien für Zange und Scheibe denkbar. Es gibt bereits "Sandwichscheiben" aus zwei Lagen Stahl und einer Lage Aluminium als Kern. Möglicherweise werden wir auch ein Antiblockiersystem für Fahrräder sehen, was die Sicherheit enorm verbessern würde. Eines ist meiner Meinung nach jedoch klar: "Wer (gut) bremst, gewinnt!"

Burkhard Walger

# Der Himmel hängt voller Fahrräder

## Ein Besuch in der Liegeradmanufaktur von HP Velotechnik in Kriftel.

*Mit einem speziellen Stock pflückt der Monteur einen bunten Liegeradrahmen aus dem "Himmel". An einer Traverse hängen zig bunte Rahmen von Liegedrei- und zweirädern. An ihnen sind alle Teile bereits montiert, die jedes Rad bei der Auslieferung haben muss. Ansonsten sind die Räder in ihrer Ausstattung sehr unterschiedlich, je nach Kundenwunsch. Der spiegelt sich auf einer Montageliste wider, die der Monteur nach und nach abarbeitet, eine Manufaktur halt.*

Bis diese Art der Produktion solcher doch etwas spezielleren Räder stattfinden konnte, war es ein weiter Weg, der oftmals von Zufällen geprägt war. Auf dem Fahrrad nass zu werden, störte Daniel Pulvermüller und Paul Hollants schon als Schüler. Sie hatten etwas Erfahrung mit dem Umbau konventioneller Fahrräder und so dachten sie darüber nach, ein voll verkleidetes Fahrrad zu bauen. Mit der Ermunterung eines Lehrers und viel Zuspruch aus der Verwandtschaft entstand ein Kabinendreirad, das 1992 den ersten Preis bei einem Konstruktionswettbewerb des VDI bekam. Heute könnte man so etwas fast "Velomobil" nennen.

### Im Liegen geht's besser!

Die technisch am besten geeignete Fahrerposition für dieses Rad war die Liegeradposition. Der Lehrer meinte, sie sollten doch aus ihren Erfahrungen „was Richtiges“ machen und wollte ein Liegerad gebaut haben. Die Kostenberechnung ergab einen für Fahrräder eher unüblichen Preis, aber der Lehrer legte das Geld auf den Tisch, und es wurde ein Rad gebaut, die erste "Streetmaschine". Diese Art Rad war bei Freunden und Bekannten so begehrt, dass die Zwei weitere Räder in der heimischen Garage bauten, bis das Volumen so groß wurde, dass man die Produktion auf professionelle Füße stellen musste.

Dazu wurde bereits ein Jahr nach dem Erfolg beim Wettbewerb die Liegeradmanufaktur HP Velotechnik gegründet, benannt nach den Initialen der Gründer. Man verlegte sich aber nicht auf das reine Produzieren, sondern die Räder wurden kontinuierlich weiterentwickelt. Moderne Fahrradtechnik wurde verbaut und neben einspurigen Kurzliegerädern wurden auch bald nach der Jahrtausendwende Liegedreiräder hergestellt. Es sind eher Fahrzeuge für Leute, die für ein haltbares gut durchdachtes Produkt etwas mehr Geld ausgeben wollen und können. Das liegt auch an der Liebe zum Detail bei der Konstruktion und beim Bau. So werden zum Beispiel die Rahmenaufkleber in einer Lehre mittels einer Lasermarkierung ausgerichtet. Aufkleber sollen auffällig sein und damit würden Fehler bei der Ausrichtung ebenfalls auffallen. Ein weiteres Beispiel für die Detailverliebtheit ist ein Neopren-Überzug für die Hydraulikbremshebel, deren Kolben bauartbedingt nach oben zeigt und damit dem Regen ungeschützt ausgesetzt ist. Der Überzieher verhindert Korrosion und vorzeitiges Ableben der Hebel.

### Idee und Produktion made in Kriftel

Diese Ideen entstehen alle in Kriftel, werden dort in Prototypen verwirklicht und müssen den Praxistest auf dem recht großen Hof der Manufaktur bestehen, bevor sie in Serie gehen. So kann es schon mal vorkommen, dass einer der Chefs in der Werkstatt das Schweißgerät persönlich ansetzt, um eine Idee in Metall umzusetzen. Der andere mag derweil ein neues Produkt auf dem Hof Probe fahren. Gebaut werden die Räder von speziell geschultem Personal. Zweiradmechanikerinnen und -mechanikern sind nicht einfach zu bekommen und so bildet HP Velotechnik auch selbst aus. Zur Zeit sind es sechs Azubis. Einige von den Lehrlingen schaffen es bis zum Meister.

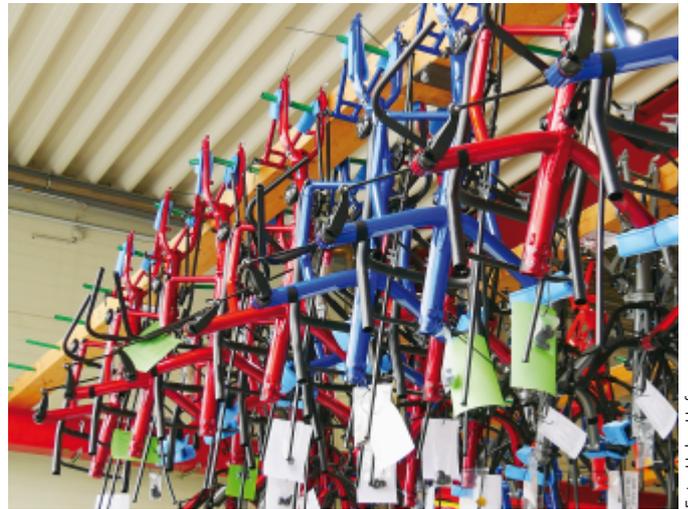


Foto: Helga Hofmann

### Ein "Himmel" voller Liegeradrahmen.

Eine Spezialität von HP Velotechnik sind faltbare Räder. Das kennt man schon von Zweirädern, aber mit drei Rädern ist das eine besondere Herausforderung. Diese scheint aber gut gelöst worden zu sein. Seit Jahren verkaufen sich die "fx" und „fs“ Versionen des Scorpion und Gekko gut. So kann ein doch recht ausladendes Gefährt auch in einer Stadtwohnung oder einem Keller untergebracht werden. Der Transportkarton kann natürlich auch kleiner ausfallen, was den Vertrieb und das Controlling freut.

### Rahmen fahren Karussell

Die Rahmen werden nach der Anlieferung aus Taiwan intensiv geprüft. Dabei wird die Faltmechanik einer genauen Inspektion unterzogen, damit sie präzise und leichtgängig ist. Haben die Rahmen diese Prüfung bestanden, werden sie wieder auseinandergenommen und nach Usingen zum Lackieren transportiert. Dafür wird ein aufwendiges Pulververfahren verwendet, das knallbunte und trotzdem haltbare Beschichtungen ermöglicht. "Die in Usingen können das am besten!" sagt Alexander Kraft, Pressesprecher von HP Velotechnik.

Die lackierten Rahmen wandern über ein Zwischenlager zur Vormontage. Dort werden sie mit dem Hauptrohr auf eine Art "Karussell" gesteckt, damit sie in bequemer Arbeitshöhe mit den bei allen Varianten vorhandenen Teilen ausgerüstet werden können. Danach kommen sie in den "Rahmenhimmel", wo sie auf ihre Verwandlung zu einem fertigen Rad warten.

Fertige Räder werden nur über Fachhändler verkauft. Der Grund ist die umfangreiche Anpassung des Rades an den Kunden oder die Kundin. Diese haben manchmal auch spezielle Bedürfnisse, z. B. mit bei einem körperlichen Handicap. Auch dafür hat HP Velotechnik Lösungen. So gibt es z. B. das Scorpion plus, das eine höhere Sitzposition als das "normale" Scorpion hat. Zudem ist der Querträger der Vorderräder weiter nach hinten gezogen, so dass man sich bequem vor den Sitz stellen und setzen kann. Die Detailverliebtheit zahlt sich auch hier aus.

## Exportserfolge in den USA

Die meisten Räder von HP Velotechnik in Deutschland werden im Süden und im Westen verkauft. Mehr als die Hälfte der Räder wird aber exportiert, hauptsächlich in die USA. Trotz der guten Nachfrage wollen Hollants und Pulvermüller in Kriftel bleiben. Die Nähe zum Rhein-Main Gebiet und zu den Wurzeln ist ihnen wichtig. Selbst nach der Umstellung der Produktionsschichten anlässlich der Corona-Pandemie ist der Standort Kriftel ausrei-

chend. Obwohl durch die Pandemie alle Messen ausgefallen sind, kann man sich über mangelndes Kundeninteresse nicht beklagen. "Die Kataloge fanden reißenden Absatz. Viele haben sie sogar bei uns bestellt!" sagt Alexander Kraft. Wie fast alle Fahrradhersteller hat HP Velotechnik die anfängliche Delle voll ausgeglichen und profitiert von der hohen Nachfrage.

So "speziell" die Räder sind, sie sind aus der Verkehrswende nicht mehr wegzudenken.

Burkhard Walger

## Verkehrswende in Hessen

### Warten auf Godot?

Das hessische Verkehrsministerium veröffentlichte 2017 eine vielversprechende Nahmobilitätsstrategie für Hessen mit dem Zielhorizont 2025. Es ist die inhaltliche und politische Grundlage für die AG Nahmobilität Hessen (AGNH), in deren Lenkungskreis der ADFC Hessen vertreten ist. Die erste Halbzeit ist allerdings fast zu Ende. Zwar wurde vor Kurzem eine Umstrukturierung von Hessen Mobil mit deutlich mehr Fachpersonal und Geldmitteln für den Radverkehr angekündigt. Darüber hinaus hat diese Strategie aber noch wenig für die angestrebte Verkehrswende bewirkt. Worauf wartet die Landespolitik eigentlich?



Foto: Thomas Grün

**Der Autoverkehr ufert heute vielerorts aus und macht uns alle krank. Weiter so?**

Nach wie vor dringend ist der Handlungsbedarf: Immer noch fahren Linienbusse in den ländlichen Gebieten am Wochenende und in den Randzeiten selten – wenn überhaupt. Nur etwa zehn Prozent der Landesstraßen sind mit Radwegen ausgestattet, der Bau neuer Radwege stockt – in Relation zum Bedarf – seit Jahren. Wir haben derzeit weniger als zehn Kilometer Radschnellverbindungen. Immer mehr Eltern-Taxis verstopfen den Straßenraum in der Nähe der Kindergärten und Schulen zulasten der Gesundheit und der Sicherheit der Kinder. Nur einem besonders krank machenden Virus ist es zu verdanken, dass die Luft in unseren Städten für kurze Zeit mit weniger Schadstoffmengen belastet wurde. Jedes Jahr sterben mehr als 200 Menschen auf hessischen Straßen. Intakte, schützenswerte Wälder werden weiterhin gegen besseres klima- und umweltpolitisches Wissen gerodet, um Lücken im ohnehin dichten Autobahnnetz zu schließen.

### Ein Volksbegehren soll Abhilfe schaffen

Ein Volksbegehren, wie die Hessische Verfassung das regelt, könnte die Antwort unzufriedener Bürgerinnen und Bürger auf die hinsichtlich der überfälligen Verkehrswende viel zu träge Landespolitik sein.

Daran arbeitet seit anderthalb Jahren ein Bündnis von Verbänden und Initiativen, initiiert von ADFC Hessen, VCD Hessen, Fuss e.V. und den Radentscheid-Initiativen Frankfurt, Darmstadt und Kassel. Das Bündnis entwirft zurzeit mit Unterstützung einer Anwaltskanzlei das neue Hessische Verkehrswendegesetz. Dieses Gesetz soll das Land bis zum Jahr 2030 zum Erreichen von qualitativen und quantitativen Zielen bei der Umsetzung der Verkehrswende verpflichten. Diese Ziele betreffen unter anderem den notwendigen Ausbau einer verkehrssicheren Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur samt Rückgewinnung der dafür erforderlichen Verkehrsflächen sowie die flächendeckende und sozial gerechte Erweiterung des ÖPNV-Angebots. Oberstes Ziel ist es, jedem Einwohner in Hessen ein ansprechendes und umfassendes Mobilitätsangebot im Alltag als die bessere Alternative zur PKW-Nutzung bereit zu stellen.

Der fertige Gesetzentwurf, die Unterschriften von 43.728 Wahlberechtigten (ein Prozent der Wahlberechtigten bei der letzten Landtagswahl) und die Namen von drei Vertrauenspersonen reichen gemäß hessischer Verfassung aus, um beim Landeswahlleiter den Antrag auf Zulassung des Volksbegehrens zu stellen. Die öffentliche Kampagne und Unterschriftensammlung werden spätestens im Frühjahr 2021 starten. Der Erfolg des Volksbegehrens wird mit den Unterschriften von mindestens fünf Prozent der Wahlberechtigten innerhalb von sechs Monaten erreicht. Der Landtag kann dann entweder über den Gesetzentwurf selbst abstimmen oder zum Volksentscheid aufrufen.

Zur Erinnerung: Die Radentscheid-Initiativen in Darmstadt, Frankfurt und Kassel haben 2018 und 2019 insgesamt mehr als 70.000 Bürgerinnen und Bürger mit ihrer Unterschrift unterstützt. Das sind ca. 10 Prozent der Wahlberechtigten nur in diesen Städten.

Mehr dazu unter <https://www.verkehrswende-hessen.de>

Xavier Marc

Anmerkung der Redaktion: Der Autor arbeitet im Bündnis der Initiativen aktiv mit und vertritt dort nicht nur den ADFC Darmstadt-Dieburg, sondern auch den Landesvorstand des ADFC Hessen.



# Mehr Frauen im ADFC

## Auf allen Ebenen

*Der ADFC möchte die Interessenvertretung aller Menschen sein, die Rad fahren. Er will mehr junge Menschen, mehr Menschen mit Migrationshintergrund und selbstverständlich mehr Frauen ansprechen.*

Doch wie vielfältig ist der ADFC wirklich? Wie attraktiv ist er insbesondere für Frauen? Auf den Landesversammlungen oder der Bundeshauptversammlung präsentiert sich der Verein weiterhin mit seinem überwiegend männlichen Gesicht. Auch die Frauenquote in den Vorständen gibt eine eindeutige Antwort. Wir Frauen sind dort längst nicht in dem Maße vertreten, wie es unserem Mitgliederanteil (fast 50 %) entspricht.

Aber es sind nicht nur die reinen Zahlen. Immer wieder formulieren Frauen, dass sie sich nicht willkommen fühlen oder die vorhandenen Formate nicht zu ihnen passen. Viele von uns sind berufstätig und tragen den überwiegenden Teil der Familien- und Haushaltsverantwortung. Wer sich um Kinder, pflegebedürftige Eltern, die Vorräte im Kühlschrank und das Essen auf dem Tisch, die Wäsche und den Job kümmert, hat nicht mehr viel Zeit und Energie für den Verein. Und ab und an stehen wir Frauen uns - ganz ehrlich - auch schlicht und einfach selbst im Weg. Männer mit ihrer manchmal hemdsärmeligen und handfesten Art probieren vieles einfach einmal aus, während wir Frauen noch darüber nachdenken, ob wir für eine bestimmte Aufgabe schon kompetent genug sind. Wir wollen angesprochen werden und uns eingeladen fühlen. So viel zu den Stereotypen, die hier zugespitzt formuliert, aber mitnichten überholt und hinfällig sind.

Ein weiterer Punkt ist die Kultur des ADFC. ADFC-Mitglied Dagmar aus dem Hochtaunuskreis, bringt dies folgendermaßen auf den Punkt: „Wir wollen uns nicht mehr mit einer (ja leider oft unangenehmen) Männerkultur im Verein abfinden, sondern Strukturen für eine gleichberechtigte Kultur etablieren.“ Woran lässt sich jedoch eine andere Kultur ablesen und wie viel Offenheit ist bei manch altgedientem ADFC-Mitglied tatsächlich vorhanden? Ein Beispiel ist der Genderstern (z. B. Radfahrer\*innen), dessen Verwendung nach wie vor oft provozierend wirkt. So meinte kürzlich ein Vorstandsmitglied einer hessischen Gliederung, dass er solche Texte nur ungern, häufig gar nicht lese. Das ist seine Entscheidung. Ich verteidige den Genderstern. Er visualisiert die Idee der Vielfalt und schließt kein Geschlecht aus. Damit ist er auch eine Einladung an diejenigen, die wir bislang zu wenig erreichen. Ein Kulturwandel braucht solche Signale, gefolgt von ganz konkreten Schritten. Paritätisch besetzte Vorstände und paritätische Rednerlisten sind Beispiele aus anderen Organisationen. Hier steht der ADFC noch am Anfang einer Entwicklung.

## Was passiert bundesweit?

Bundesweit ist der ADFC bereits aktiv. Ein Beispiel ist die Arbeitsgruppe „Mehr Frauen im ADFC“. Von ihr angestoßen, arbeiten Frauen aktuell an weiteren Bausteinen für die zukünftige Verbandsentwicklung. Dies umfasst die Formulierung eines Werkzeugkastens zur Durchführung von Veranstaltungen, die Entwicklung eines Verhaltenskodex zur Prävention sexueller Gewalt sowie die Erarbeitung von Vorschlägen, wie das Thema bei der neuen ADFC-Akademie platziert werden kann. Außerdem gibt es in der Geschäftsstelle in Berlin eine Ansprechpartnerin, die sich um Frauenförderung kümmert. Auch im Aktivenbereich der ADFC-Website sind inzwischen zahlreiche Arbeitshilfen, Vorlagen und Good Practice-Beispiele veröffentlicht.



Foto: ADFC / deckbar

**Vielleicht müssen Frauen im ADFC einfach mal laut werden?**

## Was passiert auf Länderebene?

In einigen Bundesländern gibt es bereits Frauennetzwerke, und zwar in Bayern, Berlin, Bremen, Nordrhein-Westfalen und in Rheinland-Pfalz. In den Netzwerken suchen die Frauen den Austausch und knüpfen neue Beziehungen. Außerdem sind sie Anlaufpunkt für Frauen, die gerne fahrradpolitisch aktiv sein möchten, sich jedoch von den bestehenden Strukturen nicht angesprochen fühlen.

## Was passiert in Hessen?

Initiiert vom Landesvorstand fand im Februar in Frankfurt ein erstes Frauentreffen statt (wir berichteten in Ausg. 1/2020). Ein weiteres Treffen wurde durch Corona verhindert. Deshalb organisierten zwei Frauen – Susanne Neumann, Vorständin in Frankfurt, und ich – im August ein virtuelles Treffen für interessierte Frauen aus ganz Hessen. Das Ergebnis: Die Frauen wünschen sich die stärkere Vernetzung. Sie wollen dafür digitale Werkzeuge nutzen und sie wollen auf der Website des ADFC Hessen präsenter sein. Außerdem haben sich Frauen bereit erklärt, sich an der vom Landesvorstand geplanten Steuerungsgruppe zur Verbandsentwicklung zu beteiligen. Dies sind erste Schritte in die richtige Richtung. Doch noch ist das neue hessische Frauennetzwerk ein zartes Pflänzchen. In den nächsten Monaten werden wir sehen, was daraus erwächst und welche Wirkung es zeigt. Liebe Frauen, wenn ihr euch aktiv einbringen wollt, Anregungen habt oder einfach auf dem Laufenden gehalten werden möchtet, dann nehmt Kontakt auf. Ihr erreicht uns per E-Mail über [frauen@adfc-hessen.de](mailto:frauen@adfc-hessen.de).

*Helga Hofmann*

# Denkmalgeschütztes Mosaikpflaster bedroht

Was hat ein Mosaikpflaster mit Zivilcourage und Durchhaltevermögen zu tun? Das will ich im Folgenden erklären.



Foto: Sabine Crook

**Ohne Worte oder: Kein Kommentar nötig!**

In meiner Straße, der Heidenreichstraße im Darmstädter Woogsviertel, liegt wie an vielen Stellen der Jugendstilstadt denkmalgeschütztes Mosaikpflaster auf dem Gehweg. Es ist eine schöne Alternative zum gewöhnlichen Betonpflaster oder Asphalt. Es ist aber auch besonders empfindlich für hohe Belastungen durch schwere Fahrzeuge, an die zu Zeiten der Verlegung nicht gedacht werden konnte. Seit ca. 15 Jahren haben es sich Anwohner\*innen nun angewöhnt, ihre Autos auf dem Bürgersteig zu parken. Nicht mit nur zwei Reifen, nein das komplette Auto steht auf dem Bürgersteig, welcher für Schulkinder eine wichtige Verbindung von der Haltestelle bis zum Trainingsbad etc. darstellt.

## Die Ausgangslage

Ich wollte die schleichende Zerstörung des Pflasters nicht weiter hinnehmen. Als ehemalige Krankenschwester habe ich auch Menschen mit Gehbehinderung, Schulkinder, die hinter großen Motorhauben nicht mehr gesehen werden, oder Eltern mit Kinderwagen, die sich auf dem schmalen Streifen zwischen Auto-Außenspiegel und Gartenmauern hindurchzwängen müssen, im Blick. Teilweise wurde den Passantinnen und Passanten nur noch 40 cm Restbreite zugestanden.

Schon als Stadtverordnete Jahre zuvor versuchte ich gegen das illegale, aber vom Ordnungsamt geduldete Bürgersteigparken vorzugehen. Ebenso verteilte ich jedes Jahr während der Falschparkerwoche des VCD Flyer an die dort parkenden Autos. Ohne großen Erfolg. Vereinzelt habe ich in Vergangenheit auch Autobesitzer\*innen angezeigt, die ihr Fahrzeug allzu dreist auf dem Gehweg parkten. Dies scheinen auch andere verärgerte Nachbarn hier zu tun, da ich schon Zettel auf Windschutzschei-

ben sah. Denn teilweise wurde sogar auf der Bushaltestelle geparkt.

## Quader schaffen Fakten

Dank des Radentscheids und der nun ständigen Gesprächsrunde mit dem Radbeauftragten konnte ich an Ostern einen Erfolg verbuchen. Das Mobilitätsamt ließ in der Heidenreichstraße Steinquader aufstellen, um das Pflaster vor weiteren Beschädigungen zu schützen und den durch viele Autoreifen plattgefahrenen Grünstreifen wieder freizulegen. Die grauen, mit dem Denkmalschutz abgesprochenen Würfel, eignen sich jetzt auch für eine kurze Verschnaufpause oder einen Plausch auf der Straße. Seit dem Aufstellen der Quader parken nun vermehrt Autos auf den Grundstücken und nur noch vereinzelt auf dem Bürgersteig. Auch bietet die Rossdorfer Straße genügend legale Parkplätze am Fahrbahnrand.

## Die Geschichte ist nicht zu Ende

Damit könnte die Geschichte an dieser Stelle enden. Aber nun erhielt ich ein anonymes Schreiben an mein Fahrrad geheftet. Der Verfasser oder die Verfasserin beklagte sich über Anzeigen gegen Falschparker, wobei Falschparker in Anführungszeichen gesetzt wurde. Dabei ist Parken auf dem Gehweg grundsätzlich verboten und kostet ab 55 € Bußgeld. Bei Behinderungen, oder wenn das Parken länger als eine Stunde dauert, fallen 70 € und ein Punkt in Flensburg an. Anscheinend besteht überhaupt kein Unrechtsbewusstsein, obwohl die Straßenverkehrsordnung hier völlig eindeutig ist. So sah es auch die Kommunalpolizei, die in den vergangenen Wochen mehrfach Autos vom Gehweg abschleppte.

Weiterhin wurde in dem anonymen Brief davon gesprochen, ich sei nicht bereit zu meiner Initiative zu stehen und man müsse deshalb selbst anonym bleiben. Dabei schreibe ich auf Facebook und Twitter stets mit offenem Visier und machte nie ein Geheimnis daraus, mich in zahlreichen Initiativen für die Verkehrswende zu engagieren. Ich postete auch in dieser Sache fortlaufend und war und bin für Kommentare ansprechbar. OK, ich bin nicht mit einer Blaskapelle durch die Straße gelaufen. Das stimmt.

Der anonyme Brief erhielt noch eine Steigerung in Form einer Schmiererei an meiner Hofmauer, direkt über meinem dort abgestellten Rad. Da diese Beleidigung auch noch mit mehreren Rechtschreibfehlern ausgestattet war, bot ich nun in einem offen ausgehängten Brief dem anonymen Autor oder der Autorin einen Gutschein für einen VHS-Kurs an. Daraufhin hat sich leider niemand gemeldet. Gemeldet an die Polizei wegen Sachbeschädigung und Beleidigung habe ich das natürlich – noch ohne ein Ermittlungsergebnis.

## Mein Fazit

Wehe, wenn sich jemand am „heiligen Blechle“ oder an illegalen Parkplätzen vergreift! Das ist für manche Zeitgenossen immer noch zu viel der Provokation. Sie verlassen die Ebene des demokratischen Diskurses, indem sie anonym beleidigen und sich an fremdem Eigentum austoben. Dies hält mich aber dennoch nicht ab, mich weiter in Darmstadt für freie Bürgersteige einzusetzen. Ich wünsche mir den offenen Dialog. Versteckt euch nicht in der Anonymität!

Sabine Crook

# Pop-up-Radwege für Darmstadt

*In Darmstadt entstehen auf fünf Hauptstraßen kurzfristig mehr Radverkehrsanlagen. Der Cityring wird vom Karolinenplatz bis zum Mathildenplatz umgestaltet. Auch die Escholbrücker Straße erhält eine Verbesserung. Bereits umgesetzt sind eigene Radfahrstreifen im Kreuzungsbereich Roßdörfer Platz, am Steubenplatz und in der Neckarstraße. Die Anlagen werden zunächst mit gelber Farbe und Baustellenmarkierungen provisorisch umgesetzt.*

Doch der Reihe nach. Im Frühjahr 2020 änderte sich unser Leben grundlegend. Das neuartige Coronavirus erreichte Europa und Deutschland fuhr das öffentliche Leben weitestgehend herunter. Die Pandemie bekämpfen wir seitdem mit Masken, Desinfektionsmitteln und nicht zuletzt durch mehr Abstand bis hin zur Isolation zu Hause. Von hier aus arbeiten und lernen Menschen unter geänderten Umständen. Auch der Straßenverkehr nahm rapide ab. Autos blieben stehen, Busse und Bahnen leerten sich und die Verkehrsverbünde dünnten den Fahrplan aus. Plötzlich entdeckten viele das Fahrrad wieder für sich, und wer sowieso schon regelmäßig mit dem Rad unterwegs war, mied den öffentlichen Verkehr besonders. Die neuen Bedingungen legten schonungslos offen, dass unsere heutigen Radwege zu schmal und zu lückenhaft sind, um steigende Verkehrsmengen aufzunehmen und vor allem unfallfrei abzuwickeln. Weder sollen sich Radfahrende untereinander näher als nötig kommen noch können Krankenhäuser an der Kapazitätsgrenze Unfallopfer aufnehmen.

## Vorbild Berlin

Berlin wählte als Antwort eine für viele überraschende Lösung und widmete kurzerhand einige allgemeine Fahrstreifen auf den breiten Verkehrsachsen binnen kürzester Zeit in Radfahrstreifen um. Staunend beobachteten wir die neue Entschlossenheit und enorme Geschwindigkeit, mit der die Verkehrswende in der Hauptstadt umgesetzt wurde. Zuvor war Berlin für langwierige bürokratische Prozesse und hausgemachte Hindernisse bekannt, obwohl die Initiative Volksentscheid Fahrrad zwei Jahre zuvor Deutschlands erstes Mobilitätsgesetz erstritten hatte.

## Pop-up in Darmstadt

Der schnelle Erfolg in Berlin war schon öfter Vorbild für den Radscheid Darmstadt. Also machten wir uns daran und demonstrierten auf dem Cityring, später auf der Rheinstraße und schließlich auf der Kasinostraße für Radwege, die plötzlich aus dem Boden schießen sollen, quasi „Pop-Up“. Wir schmiedeten Bündnisse mit allen relevanten Verkehrswende-, Klimaschutz- und Umweltgruppen, verschickten Pressemitteilungen und gaben Radio- wie Fernsehinterviews, um die Forderungen mit Nachdruck in die Öffentlichkeit zu tragen. Natürlich achteten wir auf der Straße darauf, einen angemessenen Abstand zueinander einzuhalten und forderten alle Teilnehmenden dazu auf, eine Maske zu tragen. Wir beließen es aber nicht dabei, uns bloß in unserer Verletzlichkeit mit dem Fahrrad zu zeigen, sondern bauten den notwendigen Radweg kurzerhand selbst auf. Mit Leitkegeln aus dem Baumarkt trennten wir die Radwege von der Fahrbahn ab und markierten mit eigens angefertigten Schablonen und Sprühkreide Piktogramme auf den schwarzen Asphalt: Hier wollen wir sicher und entspannt Fahrrad fahren.



Foto: David Grünewald

Ein Pop-up-Radweg am Steubenplatz in Darmstadt.

## Die politische Ebene

Derweil veröffentlichte die Berliner Senatsverwaltung einen an Behörden gerichteten Leitfaden mit Musterplänen. Eine großartige Hilfe, tun sich doch Verwaltung und Politik immer schwer damit, etwas Neues zu wagen. Erst reagierte die Darmstädter Stadtpolitik nicht, dann ablehnend und schwenkte schließlich auf unsere Linie ein. Am 10.08.20 teilte die Stadt dann mit, entsprechende Verkehrsversuche einzurichten. Die ersten beiden Abschnitte wurden sogleich auf die Straße gebracht, für die übrigen ist noch Detailplanung notwendig. Mit der Entscheidung, Verkehrsversuche auf Grundlage von § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 6 StVO und mit wissenschaftlicher Begleitforschung durch die Hochschule Darmstadt anzuwenden, sicherte sich die Stadtverwaltung besonders ab. Die Notwendigkeit dafür lieferte kurze Zeit später eine Entscheidung des Verwaltungsgerichts Berlin (Beschluss vom 04.09.2020 – VG 11 L 205/20). Auf Betreiben eines AfD-Politikers sollten die markierten Pop-Up-Radwege in Berlin wieder verschwinden. Eine Beschwerde dagegen hat das Oberverwaltungsgericht inzwischen entschieden. Die Pop-Up-Radwege können vorerst bleiben, bis eine Entscheidung in der Hauptsache gefällt ist. Derweil hat die Bürgermeisterin von Paris entschieden, die dortigen Pop-up-Radwege dauerhaft zu belassen. Ein guter Ausgang, der sich hoffentlich auch auf Darmstadt übertragen lässt.

Für Darmstadt ist bisher keine gerichtliche Anfechtung der Verkehrsversuche bekannt. Im Gegenteil: Der Verkehrsversuch am Roßdörfer Platz geht auch auf eine Klage zugunsten des Radverkehrs zurück, weil dort der Radfahrstreifen bisher einfach in der Kreuzung endete, obwohl die technischen Regelwerke durchgängige Fahrstreifen fordern, damit es auf der Kreuzung nicht noch zu Verflechtungen der Verkehrsströme kommt.

David Grünewald

## Regelmäßige monatliche Treffen des VCD Darmstadt Dieburg

Der VCD trifft sich am 2. Dienstag des Monats um 19:30 Uhr am 8. Dez. 2020, 12. Jan. 2021, 9. Feb. 2021, 9. März 2021, 13. Apr. 2021, 11. Mai 2021 und 8. Juni 2021

Aufgrund der aktuellen Situation finden die Treffen online unter <https://konferenz.vcd-darmstadt.org> statt.

Sollte es die Infektionslage wieder erlauben, finden die Treffen in der Holzhofallee 21, 64295 Darmstadt in den Räumen von CoWo21 unter Einhaltung der jeweiligen Verordnungslage statt.

Bitte hierzu die aktuellen Hinweise auf der Homepage <https://vcd-darmstadt.org> beachten.

# Mittendrin. Auf Zeit. Leben - Ein Radkorso für Kinder mit lebensverkürzenden Krankheiten

Bike Night, IAA-Sternfahrt und was eine echte Herzensangelegenheit ist



Foto: Jörn Strüber

Der Kinderhospizkorso kurz vor dem Start am Römer.

Wer das Magazin Kettenblatt liest, hat bereits eine hohe Affinität zum Fahrrad. Für viele ist das Rad ihr Alltagsfahrzeug. Und dies mit Freude und Genuss, obwohl die Verkehrsplanung bis vor kurzem immer zuerst nach den Bedürfnissen des Autoverkehrs erfolgte. Damit Radfahrende als vollwertige Verkehrsteilnehmer\*innen wahrgenommen werden, sind zufällige Treffen von vielen Radfahrenden (Critical Mass, CM), das Stadtradeln, die Bike Night in Frankfurt und auch die bis dato größte Fahrrademonstration im Rhein-Main-Gebiet, die IAA-Sternfahrt im letzten Jahr, und dem hierfür erforderlichen Engagement von Menschen, die sich mit Herz, Hand und Verstand einbringen, notwendig. Der Kinderhospizkorso zum 30-jährigen Jubiläum des Deutschen Kinderhospizvereins reiht sich hier ein und sticht doch hervor.

## Von der 1. Bike Night in Frankfurt über die IAA Sternfahrt zum Kinderhospizkorso

Aus der ersten Bike Night vor zehn Jahren hat sich ein fester Termin entwickelt, zu der Radbegeisterte aus dem ganzen Rhein-Main-Gebiet, auch aus Darmstadt und gar aus Ludwigs-hafen nach Frankfurt kommen. Dem Cheforganisator Werner Buthe war 2011 klar, dass dies nur der Anfang einer ganz besonderen Veranstaltung sein würde. Darum war er so erstaunt, als er sehnlichst von jemandem gebeten wurde, doch im Team dabei sein und helfen zu dürfen. „Es wird noch ganz viele Bike-Nights geben“, war die etwas verwunderte Reaktion. Für den Menschen, der gefragt hat, war es die erste und leider auch letzte Bike Night. Denn er war todkrank und wusste, dass es für ihn wohl keine weitere geben würde.

Diese Geschichte erzählte Werner beim Helferfest der IAA-Sternfahrt und plötzlich wurde es ganz still im Saal. Kurz zuvor machte der Kommentar eines Polizisten „Noch nie habe ich so viele vernünftige Menschen auf der Autobahn gesehen“ die Runde unter einigen der 350 engagierten ehrenamtlichen Helden, und einigen, der unter der Führung des Leiters der Direktion Verkehrssicherheit, Herrn Hessenmüller, spitzenmäßig agierenden Polizeikräften. Menschen, die zehntausenden mobilitätsbegeisterten Radler\*innen ermöglichten, sich von 13 Routen kommend, zeitgleich an der Senckenberganlage zu treffen.

Die Planung des Kinderhospizkorsos erforderte eine andere Vorbereitung. Denn hier ging es darum Kindern mit lebensverkür-

zenden Krankheiten einen besonderen Tag zu ermöglichen und Aufmerksamkeit für die betroffenen Familien zu schaffen. Logistische Fragen nach geeigneten Lasten- und Spezialrädern mussten geklärt werden. Wieder standen Menschen bereit, die hierfür gerne Zeit und Liebe investierten. Bedingt durch die derzeitige Pandemie, die für die Betroffenen das Leben durch die Kontakteinschränkungen noch schwieriger machte, kam es dann etwas anders. Für Familien, deren Kinder eine geringe Lebenserwartung haben und schon lange vor Corona als Risikopatienten lebten, stieg das Risiko weiter und der Radkorso war kleiner als ein Jahr zuvor angedacht.

## Mittendrin. Auf Zeit. Leben

Am 12. September sammelten sich vor dem Römer zwischen dem Stand des ambulanten Kinder- und Jugendhospizdienstes (AKHD) und dem „Wünschewagen“ gut 250 Menschen zur Auftaktveranstaltung. Tim Frühling, hr-Moderator und Schirmherr des AKHD Frankfurt/Rhein-Main, nahm es dem Fahrradgroßdemo-Organisator Werner Buthe ab, die Geschichte von der 1. Bike-Night zu erzählen. Vertreter des Deutschen Kinderhospizvereins und betroffene Familien gaben einen Einblick in die Betreuungsarbeit während der Krankheit und auch danach und den Alltag mit Schwerstkranken, eine physische und psychische Höchstbelastung. Jeden einzelnen Tag.

Bei wunderbarem Wetter startete der Radkorso, begleitet von der Polizei, der ASB Motorradstaffel, Krankenwagen und weiteren Helfer\*innen, um nach einer Runde durch Frankfurts Innenstadt rund zwei Stunden später wieder am Römer zur Abschlusskundgebung anzukommen.

Für zwei Stunden hatten die Kinder mit lebensverkürzenden Krankheiten mit ihren Familien und den Unterstützer\*innen Vorrang und standen im Mittelpunkt. Nach dieser besonderen Radtour fuhren alle sichtlich bewegt nach Hause - zurück in den Alltag, der für die betroffenen Kinder und Familien tagtäglich eine besondere Herausforderung ist.

Jörn Strüber

Weitere Informationen unter:

<https://www.kinderhospiz-korso.de>



<https://www.akhd-frankfurt.de>



Foto: Thomas Klotz, KinderEngel RheinMain e.V.

## VCD-Kreisverband begrüßt neue Mitglieder im Vorstand



Foto: Andreas Wüst (mit freundlicher Genehmigung)

Stephan Voeth, David Grünewald, Sabine Crook, Thomas Kolb und Jörn Strüber (von links nach rechts) bilden seit September 2020 den Vorstand des VCD-Kreisverbandes Darmstadt-Dieburg

Auf der diesjährigen Jahreshauptversammlung des Kreisverbandes Darmstadt Dieburg wählte der VCD den Vorstand für die nächsten zwei Jahre neu. Die Mitglieder bestätigten Sabine Crook als Vorsitzende und wählten Jörn Strüber neu zum stellvertretenden Vorsitzenden. David Grünewald wurde als Schatzmeister bestätigt. Als weitere Vorstände wählte die Versammlung Stephan Voeth und Thomas Kolb. Kolb gehört dem VCD-Vorstand zum ersten Mal an.

„Ich freue mich, dass wir unser Team verstärken konnten, um noch mehr für die Verkehrswende in Darmstadt und Darmstadt-Dieburg zu bewegen“, beschreibt Crook den Ausgang der Mitgliederversammlung. Alle Vorstandsmitglieder wurden einstimmig gewählt. „Wir bedanken uns für das Vertrauen der Mitglieder und freuen uns über tatkräftige Unterstützung bei Aktionen auf der Straße und der Arbeit in öffentlichen Gremien.“ Der VCD hat einen festen Platz im DADINA-Fahrgastbeirat, dem Klimaschutzbeirat der Stadt Darmstadt und dem Runden Tisch Nahmobilität. Dort nimmt er an der Debatte um aktuelle Verkehrsprojekte mit seiner Expertise teil.

In einem Rückblick auf die jüngere Vereinsarbeit wurde klar, in wie viele Themen sich der VCD einbringt. Der Verein thematisiert

das Parken auf Gehwegen und die damit verbundenen Gefahren für den Fußverkehr, kritisiert Verspätungen von Bus und Bahn auf Grund von Falschparkern. Er setzt sich für eine Beruhigung des Verkehrs mit flächendeckendem Tempo 30 ein und beteiligt sich an der Streckenfindung aktueller Verkehrsprojekte wie des Rad-schnellwegs Frankfurt-Darmstadt und der ICE-Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim. Dabei setzt sich der VCD für eine Vollarbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs ein. Bei Planungsverfahren der Straßenbahn unterstützt der VCD den Ausbau des Netzes wie bei der Lichtwiesenbahn und achtet auf eine verträgliche Integration in Bessungen, damit Fahrleitungsmasten nicht zu Lasten der Gehwege gestellt werden.

Bei zahlreichen Demonstrationen für die Verkehrswende und für Maßnahmen gegen den Klimawandel ist der VCD auf der Straße. Er unterstützt auch den Klimaentscheid und führt treuhändisch ein Spendenkonto für den Klimaentscheid.

Der Vorstand hat sich derweil auf einer Klausurtagung Themen und Ziele erarbeitet, die in den nun vorausliegenden zwei Jahren seiner Amtszeit erreicht werden sollen.

*David Grünewald*

### Impressum

#### Herausgeber:

ADFC Darmstadt-Dieburg e.V.

#### Erscheinungsweise:

halbjährlich

#### Verantwortlich:

Annelie v.Arnim  
Burkhard Walger

#### Redaktion:

Helga Hofmann  
Klaus Görjen

#### Satz und Layout:

Burkhard Walger

#### Titelbild:

Collage Burkhard Walger, Bild KlausGörjen

#### Auflage:

1500 Exemplare

#### Anzeigenschluss 1-2021:

29. April 2021

#### Redaktionsschluss 1-2021:

15. April 2021

#### Internet:

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

#### eMail:

[redaktion@magazin-kettenblatt.de](mailto: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](https://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