

1/2021

8. Jahrgang

15. Mai 2021

Kettenblatt

DAS FAHRRADMAGAZIN FÜR SÜDHESSEN



Mit Beiträgen des **VCD**  Darmstadt-Dieburg

 **adfc**
Darmstadt-Dieburg

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser,

„Welche Zeit fürs Fahrrad“ möchte man ausrufen, wenn man an die jüngsten Entwicklungen denkt. Das Fahrrad, ohnehin im Aufwind, erlebt pandemiebedingt einen weiteren Bedeutungszuwachs. Es ist die Rede vom Fahrradboom. Davon profitieren zuallererst die Hersteller. Nach nur zwei Jahren im neuen Mühltaler Domizil plant Riese und Müller bereits die nächste Expansion (Seite 10). Auch beim ADFC schlägt der Trend zum Fahrrad durch. Obwohl es in der Pandemie nicht einfach ist, Menschen direkt zu erreichen, steigen die Mitgliederzahlen weiter an – bei uns im Kreisverband Darmstadt-Dieburg auf inzwischen über 1.600 und bundesweit auf über 200.000.

Wir freuen uns. Immer mehr Menschen entdecken das Fahrrad und die Freiheit auf zwei Rädern oder – wenn man einen Bernhardiner zu transportieren hat – auch auf drei Rädern (Seite 17). Der Flow, der sich beim Radfahren erleben lässt, war auch in unserem Interview mit einem Fahrradkurier zu spüren. „Es ist einfach schön, wenn Mensch und Fahrrad eins werden“, sagte Nikolaus Weber im Gespräch mit dem Magazin Kettenblatt. In der Pandemie sind Radtouren beliebt wie selten zuvor. „Rund um Darmstadt“ (Seite 13) und entlang der neuen Modau-Radroute (Seite 14) lässt sich direkt vor der Haustür eine wunderbare Zeit in der Natur verbringen. Für diejenigen, die ihre Touren lieber selbst planen, stellen wir auf Seite 11 vor, wie das Smartphone zum Navi wird.

Dass das Fahrradfahren in ist, konnten wir auch bei der Auswertung unserer Umfrage zur Kommunalwahl im Landkreis herauslesen (Seite 5). Natürlich antworteten die Parteien unterschiedlich, aber nicht eine einzige sprach sich gegen das Rad aus. Was sich daraus ergibt, werden wir in der bevorstehenden Legislaturperiode genau verfolgen. Eine solche Aktion wirkt politisch und trägt zur Sichtbarkeit des ADFC bei. In Pandemiezeiten ohne reale Veranstaltungen, Aktionstage usw. ist dies besonders wichtig. Sichtbarkeit leitet den ADFC Darmstadt-Dieburg auch an anderer Stelle. Wir haben unsere Pressearbeit kontinuierlich intensiviert (Seite 15). Selten waren wir so oft in der Medien wie in den vergangenen Monaten.

Also alles gut? Mitnichten. Es ist zu eng auf den Radwegen (sofern vorhanden). Die Fahrrad-Infrastruktur – schon vor der Pandemie nicht ausreichend – hält mit dem Fahrradboom nicht mit, obgleich sich gerade in Darmstadt einiges tut. Wie die Stadt derzeit fahrradpolitisch agiert, beleuchten wir ab Seite 7 und werfen auch einen Blick auf das „Rote Wunder“ (Seite 9), der neuen Brücke für den Fuß- und Radverkehr über die Rheinstraße. Dass es jedoch nicht mit einzelnen Leuchtturmprojekten wie die-

ser Brücke getan ist, hat der Fahrradklimatest erneut bestätigt. Sowohl in Darmstadt wie auch im Landkreis besteht nach wie vor erheblicher Handlungsdruck (Seite 3). „Hier ist noch einiges zu tun“, lautet das Fazit des ADFC.

Zum selben Schluss kommt der ADFC auch an anderer Stelle. Nach über 40 Jahren erfolgreichen Engagements für den Radverkehr sucht der ADFC die Erneuerung – auf Bundes- und Länderebene genauso wie lokal. Wenn der ADFC der Verband für alle Radfahrenden sein möchte, ist mehr Vielfalt die logische Schlussfolgerung (Seite 19). Vor allem Frauen, junge Menschen und Menschen mit Migrationshintergrund sind bei den Aktiven bislang unterrepräsentiert. Hier haben wir in der Verbandsentwicklung noch Luft nach oben. „Mehr Vielfalt“ leitet uns auch bei der Gestaltung dieses Magazins und so greifen wir mit der Einführung in die genderechte Verkehrsplanung (Seite 18) durchaus ein Thema auf, das man bzw. frau kontrovers diskutieren kann.

Ähnlich wie der ADFC befasst sich auch der VCD aktiv mit der Dynamik, die der aktuellen Situation innewohnt. Auf Seite 20 werden die Ergebnisse der Kommunalwahl in Darmstadt dargestellt. Der VCD verweist hier auf den besonderen Handlungsbedarf bei der Mobilität. Diese muss in Zukunft wesentlich nachhaltiger gestaltet werden, was Mut und Visionen erfordert. Um ihre Vision zur Zukunft der Mobilität in Darmstadt ging es u.a. im Interview mit Bettina Clüsserath, der neuen Geschäftsführerin der HEAG mobilo GmbH. Auch an anderer Stelle spielt das Thema Vision eine Rolle. Wenn man einen gut bezahlten Job aufgibt und in einer Garage in Ober-Ramstadt ein Mobilitäts-Unternehmen gründet, dann ist davon auszugehen, dass man seine Vision lebt (Seite 21).

Mein Fazit: Wir erleben nicht nur fordernde, sondern auch spannende Zeiten, die reichhaltige Entdeckungsmöglichkeiten bieten. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen, dass Ihnen die Entdeckungsreise durch unser neues Heft gefällt. Wie immer gilt: Wir freuen uns über Ihr Feedback.

Helga Hofmann



Inhalt

Editorial	2	Mit Power unterwegs	17
ADFC Fahrradklimatest 2020	3	Ist es egal, ob ein Mann oder eine Frau auf dem Fahrrad sitzt?	18
Umfrage zum Radverkehr	5	Neue Frauenpower im Vorstand	19
Radverkehrspolitik in Darmstadt	7	Mehr Vielfalt im ADFC	19
Darmstadts Rotes Wunder	9	Netzwerken in Roßdorf	19
Innovative Räder für die Verkehrswende	10	Neue Mobilität in der neuen Stadtverordnetenversammlung?	20
Das Smartphone als Navi auf dem Fahrrad	11	SurbX- Innovative Lastenmobilität aus Ober-Ramstadt	21
Radtour „Rund um Darmstadt“	13	Mobilität in Darmstadt: Die Zukunft wird digital	22
Unterwegs auf der Modau-Radroute	14	Impressum	23
Die Pressearbeit im ADFC Darmstadt-Dieburg	15		
Fahrradkurier. Kein Job wie jeder andere.	16		

ADFC Fahrradklimatest 2020

Alles wie gehabt?

Der ADFC-Fahrradklima-Test ist eine der größten Befragungen zum Radfahrklima weltweit und fand 2020 zum neunten Mal statt. Der größte Erfolg lag schon vor der Auswertung der Antworten auf der Hand: Es haben sich 230.000 Menschen an der Befragung beteiligt und den bisherigen Rekord aus 2018 mit 170.000 Antworten weit übertroffen.

Für den ADFC Darmstadt-Dieburg sind natürlich die Ergebnisse der Stadt Darmstadt und der Kommunen aus dem Landkreis Darmstadt-Dieburg von besonderem Interesse. Damit die Bewertungen der Teilnehmer*innen ausgewertet werden, müssen für Städte und Gemeinden bis 100.000 Einwohner*innen mindestens 50 Bewertungen eingehen, bei Großstädten 75 bzw. 100. Die Stadt Darmstadt ist seit vielen Jahren in der Auswertung dabei, im Landkreis sind es immer nur einige Gemeinden. Neben Weiterstadt und Griesheim, deren Radler*innen es seit einigen Jahren regelmäßig in die Auswertung schaffen, kamen diesmal noch in Dieburg, Roßdorf, Ober-Ramstadt und Mühlthal jeweils mehr als 50 Bewertungen zusammen. So viele Kommunen waren in der Vergangenheit noch nie dabei!

Die Erfahrung zeigt, dass es gerade in kleineren Gemeinden hilfreich ist, wenn es vor Ort Aktive gibt, die offensiv für eine Beteiligung am Klimatest werben – der Appell des ADFC, sich zu beteiligen, reicht allein oft nicht aus, da nur 15% der Teilnehmer*innen Mitglied im ADFC sind (2018). So hat z. B. in Roßdorf der Verein Roßdorfer Energie Gemeinschaft e. V. (REGeV), der bei Radtouren mit dem ADFC kooperiert, wie schon 2018 viele Radler*innen zur Teilnahme mobilisiert.

Zur Stadt Darmstadt

In den vergangenen Jahren bis 2018 hatte es bundesweit, aber auch in der Stadt Darmstadt ablesbar, immer schlechter werdende Bewertungen gegeben. Dass diese kritischen – subjektiven –

Bewertungen der Teilnehmer*innen aber durchaus belastbar sind, kann man daran erkennen, dass Aspekte, die sich in der Zeit nicht verändert hatten, über die Jahre fast gleiche Bewertungen bekommen haben.

Auffällig beim Klimatest 2020 war eine leichte Verbesserung der Gesamtbewertung von 3,80 auf 3,66, die vermutlich ihren Grund in den Maßnahmen hat, die die Stadt Darmstadt seit dem Radentscheid begonnen hat umzusetzen. So ist die Bewertung des Aspektes „Fahrradförderung in jüngster Zeit“ deutlich von 3,8 auf 2,9 gestiegen. In etwas geringerem Umfang sind die Aspekte „Sicherheitsgefühl“, „Hindernisse auf Radwegen“ und „Fahren auf Radwegen“ besser bewertet worden. Es ist anzunehmen, dass hier die neuen Radwege und die Einrichtung von Pop-Up-Radwegen während der Pandemie zu einer positiveren Bewertung geführt haben. Der Radentscheid Darmstadt, der ja auch vom ADFC Darmstadt-Dieburg maßgeblich mitgetragen wurde, hat nachhaltige Bewegung ins städtische Handeln gebracht.

Zwei Aspekte werden von den Radler*innen in Darmstadt aber nach wie vor sehr negativ bewertet: Parken auf Radwegen bzw. die mangelnde Kontrolle durch die Ordnungsbehörde und die Ampelschaltungen für Radfahrer*innen, die u. a. durch die sog. „Bettelampeln“ eine deutlich niedrigere Priorität für ihr ungebremstes Vorwärtsskommen eingeräumt bekommen als Autofahrer*innen.

Zusammenfassend ist festzustellen: Der Negativtrend bei der Bewertung in Darmstadt konnte gestoppt werden und es sind positive Entwicklungen angestoßen worden, die aber für die Zeit nach der Pandemie nicht nur abgesichert, sondern noch deutlich forciert und auf weitere Bereiche ausgedehnt werden müssen. Denn es ist auch in Darmstadt noch ein langer Weg zu den Zuständen, die eine Partei bei der Kommunalwahl gefordert hatte: Radfahren wie in Kopenhagen!

Die Holperstrecke ist Teil der Radwege 19 und 21 sowie der DaDi-Familienroute. Hier ist noch Luft nach oben.



Foto: Joachim Ackermann

Die Kommunen im Landkreis

Die Sicht der Radfahrer*innen auf die sechs ausgewerteten Kommunen ist sehr unterschiedlich. Insbesondere Mühlthal und Ober-Ramstadt, die zum ersten Mal in die Auswertung kamen, haben sehr schlechte Bewertungen hinnehmen müssen. In den beiden Kommunen wurde z. B. besonders kritisch bewertet, dass dort in jüngster Zeit keine Maßnahmen zur Fahrradförderung oder Werbung für das Radfahren erfolgt sei. Im bundesweiten Vergleich fallen für Mühlthal die schlechte Bewertung für Abstellanlagen und die Wegweisung für Radfahrer*innen auf. In den Freitext-Eingaben für Ober-Ramstadt wird oft auf schlechte oder nicht vorhandene Radwege hingewiesen. Noch deutlicher sind diese Eingaben für Mühlthal, wo zwischen den Ortsteilen keine einzige Radwegverbindung existiert.

Roßdorf darf sich über eine Verbesserung freuen, die aber auf niedrigem Niveau stattfand. Bei den Aspekten, deren Bewertungen die Verbesserungen bewirkt haben, erkennen Ortskundige eher einen Einfluss einer Fahrradlobby (Roßdorfer Energie-Gemeinschaft, meist in Zusammenarbeit mit dem ADFC) als kommunale Maßnahmen. Viele Freitext-Eingaben weisen darauf hin, dass die Gemeinde Roßdorf selbst praktisch keine Aktivitäten zur Förderung oder Verbesserung des Radverkehrs gestartet hat. Bei den Aspekten, die den Teilnehmer*innen am Klimatest besonders wichtig waren, hat es dagegen wenig Veränderungen gegeben (Akzeptanz von Radfahrer/innen als Verkehrsteilnehmer/innen: 3,7 / Konfliktfreiheit zwischen Radverkehr und Autoverkehr: 2020: 4,1, 2018: 4,0; / Sicherheitsgefühl der Radfahrer/innen: 4,2)

Dieburg weist die insgesamt beste Bewertung der Radfahrer*innen in unserem Bereich auf. In fast allen Bereichen hebt sich Dieburg von den benachbarten Kommunen ab. In den Freitext-Angaben für Dieburg wird praktisch nicht auf fehlende Radwege hingewiesen. Dazu passt, dass die Infrastruktur des Radverkehrsnetzes signifikant besser beurteilt wird als anderswo, die Sicherheit rund ums Radfahren in der Summe aber kritisch gesehen wird, wobei Fahrraddiebstahl anscheinend in Dieburg ein größeres Problem darstellt als selbst in Darmstadt. Luft nach oben besteht auch beim Stellenwert des Radverkehrs. Besonders die unzureichende Falschparkerkontrolle auf Radwegen wird in Dieburg genauso kritisiert wie in den Nachbargemeinden.

Auch in Weiterstadt erkennt man eine (ganz leichte) Verbesserungstendenz in den letzten Jahren. Dies fällt umso mehr auf, weil dies nicht der Gesamttrend in Deutschland ist. Andererseits

liegt Weiterstadt nur an 76. Stelle (2018: 77.) im Vergleich der Städte zwischen 20.000 und 50.000 Einwohner*innen. Auch die Freitext-Eingaben geben ein geteiltes Bild wieder: Während viele Teilnehmer*innen noch von unzureichender Fahrradinfrastruktur und gefühlter Unsicherheit wegen ausgelebter Autodominanz schreiben, geben einige auch positive Statements zur Fahrradpolitik der Stadt ab. Letzteres findet man in den Kommentaren bei den meisten anderen Kommunen des Landkreises nicht.

In Griesheim scheint die Zeit – zumindest für Radfahrer*innen – stillzustehen. Die Bewertung von Griesheim ist 2020 schlechter als 2018 und 2016. Besonders im Vergleich zwischen Weiterstadt und Griesheim, wo man ähnliche Voraussetzungen erwarten könnte, erkennt man deutliche Unterschiede in der Bewertung. In den Freitexteingaben ist immer wieder von mangelnden Radwegen die Rede und davon, dass in Griesheim der Radverkehr keinen hohen Stellenwert in der Kommune hat.

Zusammenfassend kann man feststellen, dass der Stellenwert des Radverkehrs in allen Kommunen als zu gering kritisiert wird, Tempo 30 wird praktisch überall gefordert bzw. vermisst, ebenso die guten Radwege. Interessant ist dies besonders, weil die Befragung der Parteien in unserem Landkreis vor der Kommunalwahl durch den ADFC Darmstadt-Dieburg eigentlich ein ganz anderes Bild ergeben hat. Denn dort haben alle ein Hohelied auf den Radverkehr gesungen. Dass dies leider von den meisten Parteien nach den Wahlen immer wieder vergessen wird, ist einer der Hauptgründe, warum die Kommunen so schlechte Bewertungen im Klimatest hinnehmen müssen. Es reicht eben nicht, ins europäische Ausland nach Kopenhagen oder Amsterdam zu fahren, um zu schauen, wie eine gute Fahrradinfrastruktur aussehen kann. Man muss auch die Bereitschaft haben, den Stellenwert des Radverkehrs deutlich zu verbessern. So lange man in Politik und Verwaltung der Kommunen nicht bereit ist, hierfür – bei innerörtlich begrenztem Verkehrsraum – Einschränkungen für andere Verkehrsteilnehmer*innen umzusetzen, wird eine Verkehrswende unerfüllt bleiben. Bis dahin müssen Radfahrer*innen überall und auf allen Ebenen ihre Stimme erheben. Neben Engagement vor Ort bei Initiativen oder beim ADFC ist dies auch im Jahr 2022 im nächsten Fahrradklimatest wieder möglich – dann auch gerne wieder mit Auswertungen in noch mehr Kommunen!

Andreas Seeberg



Foto: Helga Hofmann

Flughafenstraße in Griesheim – auf beiden Seiten der Fahrbahn ein Sorgenkind

Im Landkreis nachgefragt

Wie steht die Politik zur Förderung des Radverkehrs?

Ende 2020 hat sich der Vorstand des ADFC Darmstadt-Dieburg entschieden, anlässlich der Kommunalwahl eine Umfrage zum Radverkehr durchzuführen. Dazu sollten in allen 23 Kommunen des Landkreises Darmstadt-Dieburg alle Wahllisten, die sich an der Kommunalwahl beteiligen, befragt werden.

Vorbereitung

Wir haben einen Fragebogen erstellt, am 8. Februar 2021 die elektronische Befragung mit 110 Parteien gestartet und bis zum 21. Februar 2021 durchgeführt. Der ADFC hat den Status Quo der Fahrradinfrastruktur erfragt sowie zu weiteren fünf Themen jeweils bis zu 10 Fragen gestellt.

Zusätzlich haben wir das im Frühjahr 2018 verabschiedete Radverkehrskonzept des Landkreises herangezogen und 60 Einzelmaßnahmen identifiziert, die in der Baulast der jeweiligen Gemeinde liegen. Dazu haben wir für jede Kommune individuelle Fragen zu den Vorhaben gestellt.

Uns war bewusst, dass einige unserer Fragen nicht im Einflussbereich der Parlamente liegen, sondern die Entscheidungshoheit der jeweiligen Bürgermeister*innen als Verkehrsbehörde berühren. Wir gehen allerdings davon aus, dass durch die Fragen das Bewusstsein der Parlamentarier*innen für die Bedürfnisse des Radverkehrs geschärft wird.

Zum Abschluss der Befragung lagen uns 67 vollständige Antworten vor, deren Auswertung wir hier präsentieren.

Fragenkatalog

In jeder Kommune haben wir den Kandidaten zunächst die Frage nach dem Status Quo der Fahrradinfrastruktur gestellt. Anschließend waren die Fragen nach Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept des Landkreises Darmstadt-Dieburg zu beantworten.

Die weiteren Fragen wurden zu folgenden Themen gestellt:

- Bürger*innenbeteiligung (3 Fragen)
- Fahrradabstellanlagen (4 Fragen)
- Maßnahmen zur Steigerung des Radverkehrs (8 Fragen)
- Mehr Komfort für den Radverkehr! (8 Fragen)
- Mehr Sicherheit für den Radverkehr! (10 Fragen)

Die Antworten

Uns ist durchaus bewusst, dass Radverkehr derzeit „IN“ ist. Also stand zu erwarten, dass viele Antworten positiv ausfallen würden. „Man“ ist eben dafür. Trotz allem werden wir in den nächsten Jahren prüfen, wer zu seinen Aussagen steht, und nachhaken. Schließlich haben wir vorab darauf hingewiesen, dass wir die Befragungsergebnisse für die Dauer der Legislaturperiode aufbewahren werden.

Status Quo der Fahrradinfrastruktur in der Kommune

Die Antwort war recht eindeutig. Die Fahrradinfrastruktur wird über alle Kommunen mehrheitlich als „schlecht“ bis „sehr schlecht“ (40 von 67) eingeschätzt. Nur in 20 Fällen war die Bewertung besser. Es ist anzunehmen, dass diese Antworten eine gesteigerte Erwartungshaltung reflektieren, der nicht oder zu wenig entsprochen wird.



Foto: pics_kartub von Pixabay

Umsetzung des Radverkehrskonzepts im Landkreis Darmstadt-Dieburg

Für jede Kommune wollten wir wissen, ob sich die Befragten für die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept einsetzen werden, die für ihre Kommune vorgesehen sind.

Die Antworten waren nicht immer einheitlich. Allerdings zeigten sich bei einigen Vorhaben alle Parteien bereit, das jeweilige Vorhaben zu unterstützen.

Bürger*innenbeteiligung

Die Fragen zur Beteiligung zielen auf Gremien oder Arbeitskreise, in denen engagierte Mitbürger*innen ihre Beiträge zur Gestaltung einbringen können. Also z. B. ein Runder Tisch Radverkehr oder gleich Nahmobilität, um auch den Fußverkehr und ÖPNV einzubinden, sowie die Umsetzung des Radverkehrskonzepts.

Eine weitere Frage betrifft die Bereitschaft zu aktiven Werbemaßnahmen für den Radverkehr.

Der „Beteiligung engagierter Radfahrer*innen und von Fachverbänden“ wird eine hohe Priorität eingeräumt. Das sollte in den Kommunen mittelfristig zur Einrichtung des einen oder anderen zusätzlichen Runden Tisches Radverkehr führen.

Fahrradabstellanlagen

Die Fragen fokussieren die Anlage von sicheren Abstellanlagen – mit oder ohne Witterungsschutz – und ziehen auch den Wegfall von Parkplätzen in Betracht.

Bei den Antworten zu dieser Fragengruppe fällt auf, dass Maßnahmen, die den Kraftfahrzeugverkehr einschränken würden (Wegfall von PKW-Parkplätzen zugunsten von Fahrradabstellanlagen) wenig populär sind. Dieser Trend wird sich leider bei den Antworten auf andere Fragen fortsetzen.

Maßnahmen zur Steigerung des Radverkehrs

In dieser Fragengruppe interessieren wir uns für Maßnahmen, die Rahmenbedingungen für die Fahrradnutzung insgesamt optimieren. Dabei fragen wir sowohl nach der Planung und Instandhaltung von Radverkehrsanlagen, aber auch nach der Einrichtung von Fahrradstraßen und der Freigabe von Einbahnstraßen gegen die Fahrtrichtung.

Die Antworten sind wieder zweigeteilt. Solange aus einer Maßnahme keine Einschränkungen für den motorisierten Verkehr zu erwarten sind, werden die Maßnahmen befürwortet. Sobald damit eine solche Einschränkung einhergeht, nimmt die Zustimmung ab. Deshalb sind z. B. die Einrichtung von Fahrradstraßen und die Freigabe von Einbahnstraßen deutlich weniger populär.



Mehr Komfort für den Radverkehr!

Neben der Sicherheit ist es für Radfahrer*innen entscheidend, wie komfortabel sie mit dem Rad unterwegs sein können. Nur wenn die Radverkehrsinfrastruktur es zulässt, bequem und zügig von A nach B zu kommen, wird das Radfahren für viele Menschen selbstverständlicher Teil ihres Mobilitätsverhaltens. Eine schlechte Streckenführung, holprige Radwege, Hindernisse wie Bordsteinkanten, eine unzureichende Ausschilderung usw. bringen die Menschen nicht aufs Rad.

Die Antworten zeigen mit zusammen mehr als 80 % eine hohe Zustimmung für die abgefragten Maßnahmen (wichtig – sehr wichtig – auf jeden Fall). Lediglich die Maßnahmen „Radwege beleuchten“ und „Aufhebung der Radweg-Benutzungspflicht“ finden weniger Zustimmung.

Mehr Sicherheit für den Radverkehr!

Der Radverkehr wächst seit Jahren. Allerdings hat die Entwicklung der Fahrradinfrastruktur damit nicht Schritt gehalten. In der Folge steigen die Unfallzahlen bei Radfahrer*innen - entgegen dem Trend beim Gesamtverkehr. Der ADFC fordert daher nachdrücklich eine Verkehrspolitik, die an der Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen (Fuß- und Radverkehr) orientiert ist. Dabei ist der Fokus insbesondere auf Jüngere, Ältere und Familien mit Kindern sowie unerfahrene Radfahrer*innen zu richten.

Die Ergebnisse zeigen, dass den einzelnen Punkten mehrheitlich eine hohe Wichtigkeit beigemessen wird. In der Summe

mehr als die Hälfte der Befragungsteilnehmer – 378 von 670 – würden die Maßnahme auf jeden Fall durchführen oder stufen sie als sehr wichtig ein.

Individuelle Bemerkungen

Die Befragten hatten die Möglichkeit, eigene Erklärungen und Anregungen zu hinterlassen. In den 40 abgegebenen Antworten fanden sich einige Kommentare zur Umfrage selbst sowie zur Erläuterung der gegebenen Antworten. Einige der Befragten verwiesen auf in ihrer Kommune bereits umgesetzte Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs bzw. laufende Planungen.

Andere Kommentare enthielten Anregungen, die der ADFC Darmstadt-Dieburg in seiner Arbeit soweit wie möglich aufgreifen wird. Natürlich hoffen wir, dass auch die jeweilige Gruppierung diese Punkte in die gemeindliche Arbeit einfließen lässt.

Fazit

Mit der Umfrage zum Radverkehr hat der ADFC Darmstadt-Dieburg nach der Kampagne „Abstand halten“ die zweite große, sichtbare Aktion innerhalb von weniger als zwölf Monaten durchgeführt. Das hat uns, auch durch ein deutlich sichtbares Presseecho, viel Zuspruch eingebracht. In zahlreichen Kommunen regen sich erste Bemühungen, ernsthaft für den Radverkehr aktiv zu werden. Und das über Koalitionen hinweg.

In den nächsten Wochen und Monaten wird der ADFC Darmstadt-Dieburg Gespräche mit den Bürgermeister*innen im Landkreis Darmstadt-Dieburg führen. Die ersten Termine sind schon verabredet. Wobei uns besonders freut, dass in zu den ersten Terminen die Initiative von den Gesprächspartnern ausging. Das gibt uns die Hoffnung, dass diese Gespräche zu greifbaren Ergebnissen uns somit zu Verbesserungen für den Radverkehr in der jeweiligen Kommune führen werden.

Um auf die Anliegen der Kommunen und die Anfragen zur Kooperation vorbereitet zu sein, haben wir unsere Mitglieder eingeladen, bei den Gesprächen vor Ort direkt oder als sachkundige Backups mitzuhelfen. Und auch diese Aktion hat mit knapp vierzig Rückmeldungen ein begeisterndes Echo geliefert. Wir freuen uns also, wenn alle, die sich da gemeldet haben, sich auch in Zukunft in ihren Gemeinden aktiv in die Belange des Radverkehrs einmischen.

Klaus Görger











BIKE & SPORTS

SEEHEIM

Rad und E-Bike
a.d. Bergstraße

FÜR JEDEN DAS PASSENDE BIKE

www.bikesports-seeheim.de

Tel.: 06257 – 5060560

WIR SIND UMGEZOGEN

Ab sofort finden
Sie uns hier:

Beethovenring 59
64342 Seeheim
(Zugang über den Grundweg)

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

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

Parkplätze sind
ausreichend vorhanden.

Radverkehrspolitik in Darmstadt

Oder: Über den Kulturwandel bei der Stadt, aktuelle Maßnahmen und wie der ADFC sich einbringt



Foto: Annelie v. Arnim

Mit der Radstrategie hat sich die Stadt Darmstadt 2019 für die kommenden Jahre ehrgeizige Ziele gesetzt. Über zahlreiche Einzelmaßnahmen haben wir in der letzten Ausgabe des Kettenblatts bereits berichtet und werden dies weiter tun. Doch was macht die derzeitige Mobilitätspolitik der Stadt jenseits von einzelnen Projekten aus? Was kennzeichnet sie aus Sicht des ADFC grundlegend?

Oder anders gefragt: Ist die Stadt Darmstadt auf dem Weg zu einer zeitgemäßen Verwaltung – weg vom klassisch-bürokratischen Verwaltungshandeln hin zu agilen und modernen Methoden? Als ADFC können wir dies nur für die Radverkehrspolitik betrachten. Hier konstatieren wir in den vergangenen ein bis zwei Jahren einen deutlich spürbaren Kulturwandel. Sowohl der höhere Stellenwert, der der Partizipation von Bürger*innen eingeräumt wird, wie auch der Mut zu Verkehrsversuchen sind aus unserer Sicht Hinweise, dass sich die Stadt auf einem guten Weg befindet. Ausprobieren und beteiligen – so macht man heute Politik.

Bürger*innenbeteiligung in Darmstadt

Zentraler Indikator für eine zeitgemäße Politik ist aus Sicht des ADFC die Bedeutung partizipativer Prozesse. Wir begrüßen es, dass die Stadt bei immer mehr Themenkomplexen zu Beteiligungsrunden einlädt. Runder Tisch Nahmobilität, Klimaschutzbeirat, Routenfindung für die Fortsetzung der Raddirektverbindung nach Süden oder die Runde um das Ludwigshöfviertel sind nur einige, an denen sich der ADFC beteiligt.

Runder Tisch Nahmobilität (RTN)

Der Runde Tisch Nahmobilität hat in grauer Vorzeit seine Arbeit als Runder Tisch Radverkehr aufgenommen. Zunehmende Unzufriedenheit mit der Vorgehensweise, aber auch mit den erzielbaren Ergebnissen hat zu verstärkter Kritik der Beteiligten geführt. Seit Anfang 2017 gibt es nun den Runden Tisch Nahmobilität, der nicht nur den Radverkehr, sondern auch Fußverkehr und ÖPNV zu ihrem Recht verhelfen will. Nach einer Unterbrechung nimmt der ADFC seit Ende 2018 wieder regelmäßig an den Sitzungen teil. In der Regel trifft sich das Gremium viermal im Jahr, die Termine werden bereits Anfang des Jahres festgelegt, so dass alle sich darauf einstellen können.

Am RTN nehmen zunächst mal Vertreter*innen der im Stadtparlament vertretenen Parteien teil. Dazu kommen Organisationen wie Heag Mobilo, IHK, Handwerkskammer, ADFC, VCD, Radentscheid und weitere Interessenvertretungen. Verantwortet werden die Meetings von Mitarbeiter*innen des Mobilitätsamts. Moderiert wird von externen Moderator*innen.

Im Runden Tisch Nahmobilität werden Planungsvorhaben der Stadt Darmstadt vorgestellt und besprochen. Je früher ein Vor-

Eine Fahrspur für einen Poup-Radweg: das ist die neue Flexibilität in der Radverkehrspolitik.

haben im RTN vorgestellt wird, desto mehr Einflussmöglichkeiten auf die endgültige Planung kann der RTN nehmen.

Bereits 2019 hat der RTN in einer Arbeitsgruppe, an der der ADFC maßgeblich beteiligt war, Leitlinien für die Nahmobilität entworfen, die inzwischen – von Stadtverordnetenversammlung und Magistrat verabschiedet – der Planung in Darmstadt zugrunde liegen.

Inzwischen nimmt der RTN auch die Koordinierungsfunktionen zwischen Stadt und Radentscheid wahr.

Auch in Zukunft wird der ADFC Darmstadt-Dieburg beim Runden Tisch Nahmobilität mitarbeiten und die Verkehrssituation in Darmstadt mitgestalten.

Klimaschutzbeirat

Im September 2019 hat die Stadtverordnetenversammlung dem Klimaschutz in Darmstadt eine hohe Priorität eingeräumt und das mit dem Stadtverordnetenbeschluss "Höchste Priorität für Klimaschutz - Weltklima in Not - Darmstadt handelt" deutlich zum Ausdruck gebracht.

Anfang 2020 wurde der Klimaschutzbeirat in seiner heutigen Form ins Leben gerufen. Seit der ersten Sitzung nimmt der ADFC als Vertreter einer umweltfreundlichen Fortbewegungsart an den Sitzungen des Klimaschutzbeirats teil.

Zum Klimaschutzbeirat gehören neben den Vertretern der Darmstädter Parteien und Mitarbeiter*innen unterschiedlicher Abteilungen der Stadtverwaltung (u. a. Umweltschutz, Mobilitätsamt) natürlich Vertreter*innen unterschiedlicher Verbände. Insgesamt nehmen an den Sitzungen des Klimaschutzbeirats ca. 50 Personen teil.

Hauptaufgabe für die nächste Zeit wird die Erstellung eines Klimaschutzkonzepts für die Stadt Darmstadt sein. Das beauftragte Unternehmen hat inzwischen die Vorgehensweise vorgestellt. In den nächsten Wochen und Monaten werden die Mitglieder des Klimaschutzbeirats in verschiedenen Arbeitsgruppen die Konzeptarbeit voranbringen und so zur Erstellung eines Klimaschutzkonzepts beitragen.

Der ADFC wird seine Kompetenz im Bereich umweltfreundlicher Fortbewegung in die Arbeit des Klimaschutzbeirats einbringen.

gen. Dabei kommen uns sicher auch unsere Erfahrungen aus dem RTN zugute.

Ludwigshöhviertel

Zweimal hat die Heag etwas über 20 Vereine und Gruppierungen zu einer Begleitrunde zu den Alternativen zur Anbindung des Ludwigshöhviertels eingeladen. Die eigentliche Planung des Ludwigshöhviertels wurde am Runden Tisch Nahmobilität vorgestellt. Wenn zwei Stadtviertel neu entstehen, ist die Verkehrsanbindung Herausforderung und Chance zugleich. Dies gilt ganz besonders, wenn wie in der Lincoln-Siedlung und im Ludwigshöhviertel zwei autoarme Quartiere entstehen sollen. Dann müssen alle neu denken.

Planstraße südlich der Lincoln-Siedlung

Damit der Autoverkehr aus dem Ludwigshöhviertel oder der Lincoln-Siedlung bewältigt werden kann, ist eine Verbindung zwischen Heidelberger Straße und Karlsruher Straße südlich der Lincoln-Siedlung geplant. Sonst müssten alle über die Rüdesheimer Straße. Dort ist es heute bereits eng. Die Planung wurde in einer Onlinesitzung etwa 120 Menschen vorgestellt.

Nord-Süd-Radschnellverbindung

Die Planung des Radschnellwegs wird ebenfalls von einer Begleitgruppe unterstützt. In mehreren Sitzungen wurden von R+T, dem beauftragten Planungsbüro, die Machbarkeitsstudien der verschiedenen Strecken vorgestellt und diskutiert. Im Frühjahr konnten alle Darmstädter*innen online über die Routen abstimmen. Die Ergebnisse gehen jetzt an den Magistrat, der dann weiter entscheidet und die weitere Planung beauftragt.

Ausprobieren

Manche Projektideen lassen sich provisorisch als Verkehrsversuch realisieren. Diesen Weg hat die Stadt in den letzten Monaten mehrfach gewählt. Gut ist, dass die Versuche wissenschaftlich begleitet werden und hoffentlich dauerhaft zu einer Verbesserung führen. Das macht Hoffnung auf einen sicheren Radverkehr – auch deshalb, weil die Stadt nicht mehr ausschließlich hoheitlich agiert, wie es über Generationen üblich war, sondern Partizipation fester Bestandteil des Verwaltungshandelns geworden ist.

Annelie von Arnim, Klaus Görger

Aktuelle Maßnahmen aus ADFC-Sicht

Ludwigshöhviertel

Im Ludwigshöhviertel soll die Verkehrsfläche gemeinsam von Fußgänger*innen, Radler*innen und motorisiertem Verkehr genutzt werden. Die Fußgänger*innen sollen das Tempo vorgeben. Auf dem Papier gilt also Schrittgeschwindigkeit für alle. Aber das wollen die Planer*innen nicht allzu wörtlich verstanden wissen, sondern eher als ein Miteinander mit adäquatem Tempo, wobei die Geschwindigkeit für Autos baulich gesenkt wird. Das Miteinander der Verkehrsarten neu zu denken, ist gut. Wir sind gespannt, wie es funktionieren wird.

Der geplante Nord-Süd-Radweg misst etwa einen Kilometer, erschließt das Viertel und bietet Radpendler*innen die Durchfahrt. Schüler*innen können gut die Lichtenbergschule erreichen, da der Zweirichtungsradweg bis zur Paul-Wagner-Straße fortgesetzt werden soll.

Weiter in Richtung Innenstadt besteht noch Planungsbedarf, denn geradeaus auf der Ludwigshöhstraße geht es nicht weiter. Etwas westlich auf der Heidelberger Straße wird gerade viel für Radler*innen gemacht. Auf der etwas östlich verlaufenden Route durch die Mendelssohnstraße, an der Orangerie vorbei, zu den drei weiteren Gymnasien müsste die Sicherheit für Radler*innen verbessert werden. Vom Ludwigshöhviertel nach Süden in Richtung Eberstadt können Radler*innen direkt zur Heinrich-Delp-Straße fahren, für Autos wird es keine Durchfahrt geben.

Der Radweg kreuzt die neue Straßenbahntrasse mitten im Ludwigshöhviertel. Der ADFC setzt sich für eine sichere und komfortable Querung ein. Am einfachsten ist es, wenn nur das Andreaskreuz die Vorfahrt der Straßenbahn regelt. Eine Ampel wie am Goetheplatz, die nur dann rot zeigt, wenn eine Straßenbahn kommt, ist sicherer und ebenfalls komfortabel. Dagegen bieten Umlaufsperrn – auch Drängelgitter genannt – keine Sicherheit und behindern den Radverkehr stark. Sie kommen für den ADFC nicht in Frage.

Nord-Süd-Radschnellverbindung

Zu den Routen hat der ADFC eine eigene Stellungnahme erarbeitet und der Stadt übergeben. 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 soll ein zügiges Fahren ohne Beeinträchtigung durch andere Verkehrsteilnehmer ermöglichen.
- Die Route soll im Süden einen direkten Anschluss an den Schnellweg nach Heidelberg haben.

Insgesamt favorisiert der ADFC die "gerader Gustav" genannte Route. Wir sind gespannt, wieviel Platz einem Radschnellweg in der Stadt eingeräumt werden wird.

Planstraße

Neue Straßen tragen aus unserer Sicht nur dann zur Verkehrswende bei, wenn gleichzeitig andere Straßen zurückgebaut werden. In Kopenhagen gibt es eine Haupteinfallstraße, die der motorisierte Individualverkehr nicht nutzen kann. Für Radler*innen und den Bus geht es dort geradeaus bis in die Stadt, alle anderen müssen abbiegen und eine andere Zufahrt nutzen.

Das bringt uns auf Gedankenexperimente für Darmstadt:

- Was würde passieren, wenn der gesamte motorisierte Individualverkehr von der Heidelberger Straße über die neue Planstraße in die Karlsruher Straße geleitet würde? Würden dadurch die Staus an den Kreuzungen Landskronstraße/Heidelberger Straße und Rüdesheimer Straße/Karlsruher Straße aufgelöst?
- Kann die Heidelberger Straße auch im weiteren Verlauf so umgestaltet werden, dass sie vor allem für den ÖPNV sowie den Rad- und Fußverkehr dient und so Bessungen vom Autoverkehr entlastet wird?

Würden bei einem solchen Angebot mehr Menschen das Rad nutzen und dadurch der restliche Verkehr besser fließen?

Annelie von Arnim

Darmstadt's Rotes Wunder

Oder: Die lange Geschichte einer kurzen Brücke über die Rheinstraße



Foto: Klaus Knaak

Gut Ding braucht Weile. Die neue Brücke am Mozartturm ist ein Paradebeispiel dafür, dass dies ganz besonders auch für die Verkehrsplanung gilt. Von der Idee bis zur Umsetzung vergingen sage und schreibe 15 Jahre.

Seit 2005 hat es immer wieder Diskussionen um die Notwendigkeit einer Brücke über die Rheinstraße für den Fuß- und Radverkehr gegeben. 2012 sah es bereits gut für die Brücke aus. Allerdings wurde das Projekt in den Folgejahren aufgrund der Haushaltslage wieder zurückgestellt. Ende 2017 traf die Stadtverordnetenversammlung schließlich mit den Stimmen der Grünen, der CDU, von Uffbase und der AfD die finale Entscheidung für den Bau. Allein mit Blick auf die vielen Arbeitsplätze in der sog. Telekom-City war eine schnelle und kreuzungsfreie Rheinstraßenquerung inzwischen dringend nötig. Zählungen der Stadt bestätigten dies. Teilweise konnten am Mozartturm die Verkehrsinseln zwischen den Fahrbahnen nicht mehr alle Fußgänger*innen und Radfahrer*innen aufnehmen.

Das liebe Geld

2005 hatte man die Kosten auf eine Million Euro geschätzt. 2017 ging man bereits von Gesamtkosten in Höhe von 4,3 Millionen Euro aus, wovon das Land 2,2 Millionen beisteuern wollte. Weitere 500.000 Euro sollten von der Immobiliengesellschaft Corpus Sireo kommen. Diese hatte sich in einem Vertrag zur Entwicklung des Areals des ehemaligen Fernmeldetechnischen Zentralamts dazu verpflichtet. Voller Optimismus konnte man Anfang 2018 im Darmstädter Echo lesen, dass die Bauarbeiten zeitnah beginnen würden. 2019 stand immer noch keine Brücke. Es gab genau einen Bieter, der die Brücke für 6,23 Millionen Euro bauen wollte. Dies war der Stadtpolitik zu teuer und folglich wurde die Ausschreibung aufgehoben.

Überraschung: Der Heldbockkäfer

Der Heldbock ist selten und vom Aussterben bedroht. Als man an den Stieleichen nördlich der Rheinstraße viele seiner Art entdeckte, war klar, dass es zu einer weiteren Verzögerung kommen würde. Um ihn zu schützen, musste die Brücke anders geplant werden. Das neue Bauwerk sollte, um den Lebensraum des Käfers zu erhalten, einen Bogen um die Eichen machen. Damit stiegen die Kosten weiter an. Schlussendlich lagen sie bei über 7 Mio Euro inklusive aller begleitender Maßnahmen z. B. an der Oberleitung der Straßenbahn.

Die neue Brücke

2020 war es endlich so weit. Bis Ende des Jahres stellte die

Stadt die Brücke fertig. Sie ist etwa drei Meter breit, liegt auf V-förmigen Stahlstützen und hat auf beiden Seiten geschwungene Rampen für Radfahrer*innen sowie Menschen im Rollstuhl bzw. mit Kinderwagen. Zudem befindet sich auf jeder Seite eine Treppe für Fußgänger*innen.

Über Geschmack kann man immer streiten und wir Darmstädter*innen tun dies besonders gern. Von außen ist die Brücke schlicht, unauffällig und sehr funktional gehalten. Fragt man Passant*innen, finden die einen sie furchtbar, die anderen nennen sie „ein Aushängeschild“. Mich begeistert sie mit ihrer eleganten Linienführung und der leuchtend roten Farbe auf den inneren Seitenwänden und dem Boden. Vor allem nachts ist sie mit ihrer indirekten Beleuchtung ästhetisch ein Traum.

Ende gut, alles gut?

Die Brücke ist zuallererst einmal eine Brücke für Pendler*innen vom Hauptbahnhof zu den Arbeitsplätzen südlich der Rheinstraße. Dieser Lückenschluss ist wichtig und war mehr als überfällig. Positiv ist auch, dass der rote Brückenbelag rutschhemmend ist. Dies lässt für den nächsten Winter hoffen. Hier hat die Stadt vieles richtig gemacht.

Gleichwohl hat sie noch Hausaufgaben. Auf der Nordseite ist die Anbindung an den Radweg nach Griesheim nicht fertiggestellt (Stand April). Der bestehende Weg unter der Rampe ist bereits tiefer gelegt, er muss nur noch asphaltiert werden. Dies soll zeitnah realisiert werden.

Kritischer als die Nordseite ist aus meiner Sicht die Südseite. Kommt man von Griesheim, geht oder radelt man fast direkt am Brückenaufgang vorbei - ohne direkten Zugang. Geplant ist, dass die Brücke über die Telekom-Allee angesteuert wird. Dies erschließt sich derzeit vielen Fußgänger*innen und Radfahrer*innen (noch) nicht. Sie haben die Abstimmung über ihre Füße bzw. Räder gewählt und in kurzer Zeit einen Trampelpfad über den Rasen entstehen lassen. Dieser wurde kürzlich mithilfe eines einfachen Zauns blockiert. Gleichfalls nicht optimal gelöst ist die Nord-Süd-Anbindung. Möchte man Richtung Süden z. B. in die Lincoln-Siedlung, fährt man über die kleine Heinrich-Hertz-Straße auf den Stirnweg und von dort weiter Richtung Süden. Hier ist noch Luft nach oben. Aber wir haben gelernt: Verkehrsplanung braucht Zeit. Wer weiß, was die nächsten 15 Jahre bringen.

Helga Hofmann

Innovative Räder für die Verkehrswende

Auf virtuellem Besuch beim Premium-Hersteller Riese und Müller in Mühlthal



Foto: Riese & Müller

Vor 30 Jahren waren Fahrräder meist mit berguntauglicher Drei-Gang-Schaltung, schwacher Beleuchtung und pannenanfälliger Bereifung mehr schlecht als recht ausgestattet.

Für die Alltagsmobilität taugten sie wenig, zumal es auf unseren Straßen sowieso kaum Platz fürs Rad gab.

Birdy, das neu erfundene Rad

Mit dieser Tristesse wollten sich zwei Maschinenbau-Studenten an der Technischen Hochschule Darmstadt, Markus Riese und Heiko Müller, nicht mehr abfinden. Aus dem weitgehend verkannten Verkehrsmittel „Fahrrad“ wollten sie deutlich mehr herausholen und hatten 1992 einen genialen Einfall: ein leichtes, voll gefedertes Fahrrad, das sich mit seinen kleineren Laufrädern um die vorderen und hinteren Drehachsen der gefederten Gabeln schnell und kompakt zusammenfalten ließ. Die Vollfederung sorgte für Komfort, der Leichtbau für Fahrspaß. Das „Birdy“, das innovative Mobilitätswunder, war geboren und ist bis heute ein Begriff geblieben.

Gründer aus Leidenschaft

Mit einem handgebauten Birdy-Prototypen wurde das Darmstädter Studenten-Gründerduo 1993 mit dem Hessischen Innovationspreis ausgezeichnet. Ein Jahr später wurde der „Birdy“-Prototyp auf der Eurobike-Messe ausgestellt und begeisterte einen zufällig vorbeikommenden Fahrradhersteller aus Taiwan. „I want to build this bike“, sagte er. 1995 startete die industrielle Produktion des Birdy, das zehntausendfach v. a. in Deutschland, Japan und den USA verkauft wurde. Mit diesem ersten Erfolg etablierte sich endgültig die junge Firma „Riese und Müller GmbH“, die sich bis heute zu einem international tätigen Mittelstandsunternehmen mit über 550 Mitarbeiter*innen weiterentwickelt hat.

Räder für die moderne Mobilität

Kern der breiten Produktpalette sind heute Pedelecs für vielfältige Nutzungsarten (Mountain-Bikes, Trekking- und City-Bikes), die mit hochwertiger Technik ausgestattet sind, um Spaß, Komfort, Zuverlässigkeit im Alltag zu gewährleisten. Großes Wachstumspotential sieht Riese & Müller auch bei den E-Lastenrädern,

die vor allem bei jungen Familien im urbanen Umfeld immer beliebter werden. Und die Urlegende „Birdy“ lebt weiter: Es wird als einziges Modell ohne E-Antrieb weiterhin von Riese & Müller produziert, wenngleich die Stückzahlen des Birdy längst nicht mehr mit denen der motorisierten Räder mithalten können.

Auf ein Rad von Riese und Müller wartet man heute im Durchschnitt 8-10 Wochen. Die Räder werden am Standort Mühlthal entwickelt und montiert. Alle Rahmenteile werden extern angefertigt und lackiert. Auf zuverlässige Lieferketten ist die Firma besonders angewiesen, denn obwohl die meisten Komponenten von europäischen Zulieferern kommen, ist dies in der heutigen Corona-Zeit kein Selbstläufer. Dank weit- und vorsichtiger Einkaufs- und Lagerhaltungsstrategie ist es aber im derzeitigen Fahrradboom zu keinen nennenswerten Produktionsausfällen gekommen.

Und morgen?

Das Fahrradboom hält an. Riese & Müller wird in Kürze seine Produktionskapazitäten in Mühlthal weiter ausbauen und will 2021 wieder über 100 Mitarbeiter*innen einstellen. Die Firma will auch bis 2025 nachhaltigster E-Bikes-Hersteller werden und verfolgt zusammen mit seinen Zulieferern eine sogenannte „no waste strategy“. Die Weiterentwicklung abfallarmer Recyclingketten für Akkus, die übrigens noch langlebiger werden sollen, ist eine wichtige Säule, wenngleich nicht die einzige. Auf dem Dach der Produktionshalle in Mühlthal leistet eine Fotovoltaikanlage satte 700 kW.

Entwicklungspotential ist für zukünftige E-Fahrräder reichlich vorhanden: Akkus mit noch größerer Reichweite, effizientere E-Motoren, Steuergeräte, wartungsarme Bauteile, ABS-Bremsen, usw. werden für mehr Spaß am Radfahren sorgen. Dass das Fahrrad dadurch zu einer immer besseren Alternative zum eigenen Auto wird – sei es auch ein elektrisches –, davon ist man bei Riese & Müller zutiefst überzeugt.

Xavier Marc

Acht weitere Heinerbikes dank VCD und Alnatura

Vor allen Alnatura Märkten in Darmstadt und Alsbach-Hähnlein stehen seit Mitte April je zwei Riese & Müller Packster 60 zur Verfügung, die über die von Transition Town Darmstadt und VCD Darmstadt-Dieburg betriebene Seite www.heinerbike.de kostenfrei gebucht werden können:

Heidelberger Straße 193: Eberschlepper und Bölle-Bike (ohne Kindersitz)

Rheinstraße 39: Rhein-Rikscha und RheinMein-Rad (ohne Kindersitz)

Grafenstraße 41: Grafen-Cabrio und Luise-Laster (ohne Kindersitz)

Alsbach-Hähnlein: Pfarr-Rad und Bergstrassen-Bulli (ohne Kindersitz)



Foto: Stefan Daub (www.stefandaub.de)

Das Smartphone als Navi auf dem Fahrrad

Ein Einstieg in die digitale Navigation

Das Navi ist eine der Erfindungen, die ich nicht mehr missen möchte. Die Karte aus Papier – auf dem Lenker montiert – kann zwar während der Fahrt gelesen werden, aber oft ist ein kurzes Anhalten nötig, um sich zu orientieren und zurechtzufinden.

Viele Radstrecken sind zwar gut ausgeschildert, aber wenn ein Schild verdreht wurde oder fehlt, ist es schwer, den richtigen Weg zu finden. Ein Blick aufs Navi löst das Problem schnell. Alle, die keinen speziellen Fahrradcomputer bzw. kein Fahrradnavi besitzen, können alternativ ihr Smartphone als Navi nutzen. Ein Fahrradcomputer mag noch weitere Vorteile haben (z. B. Lesbarkeit in der Sonne, Akkulaufzeit), aber mir bietet das Smartphone genug und es muss nur ein Gerät geladen werden.

Die Halterung

Um das Handy am Lenker zu befestigen, bedarf es einer speziellen Halterung. Hier bietet der Markt bereits eine Vielzahl an Lösungen. Die Finn-Halterung zum Beispiel ist ein einfaches Silikonband. Das funktioniert perfekt, das Smartphone sitzt fest und flimmert nicht. Aber die Montage ist ein wenig knifflig, da das Silikonband nicht fest am Lenker sitzt. Die VUP-Fahrrad-Handyhalterung sitzt fest am Lenker und das Smartphone muss nur eingelegt werden. Bei unebenem Straßenbelag flimmert das Display jedoch.



Links der Finn, rechts die VUP Halterung.

Foto: Annelie v. Arnim

Karten

Wenn es ins Gelände gehen soll, bieten sich Offline-Karten an, d. h. Karten, die man zuvor heruntergeladen hat und die auch ohne Internetverbindung zur Verfügung stehen. Die OSM-Karten (OpenStreetMap) sind sehr detailreich und enthalten viel mehr Wege als GoogleMaps. Mit der Überlagerung OpenCycleMap werden sogar die Radwege angezeigt.

Apps

Es gibt eine Vielzahl von Apps, die kostenlos ausprobiert werden können. Richtig nutzbar sind sie aber erst in der Bezahlversion oder mit einigen In-App-Käufen. Für 10 – 30 € bekommt man sie werbefrei und mit gutem Funktionsumfang. Apps mit Portalzugang und Registrierung haben den Vorteil, dass Touren dort gespeichert werden können. Allerdings muss man dafür dort seine Daten hinterlegen.

Die quelloffene, unter freier Lizenz stehende App OsmAnd gibt es für Android und iOS. Die App ist ein Alleskönner, und die kostenlose Version bietet deutlich mehr als andere kostenlose Basisversionen. So sind eine beschränkte Anzahl von Offlinekarten und eine Sprachnavigation gleich mit dabei. Wenn die App gefällt, der wird jedoch vermutlich über kurz oder lang auf die kostenpflichtige Version OsmAnd+ wechseln oder die Vollversion aus dem F-Droid-Store laden.

Die App lässt eigentlich keine Wünsche übrig, außer dass es etwas Zeit braucht, um sich im umfangreichen Menü zurechtzufinden. Ein bisschen versteckt gibt es unter Kartendarstellung im Menüpunkt „Details“ die Möglichkeit, die Straßenoberfläche anzuzeigen. Und im Menüpunkt „Routen“ können ausgewiesene Radwege angezeigt werden.

Einen gut für das Fahrrad geeigneten Weg zu finden, funktioniert aber ganz einfach. „Navigieren“ antippen, das Profil ggfs. von „Auto“ auf „Fahrrad“ umstellen und das Ziel auswählen, auf „Start“ klicken und los geht's.

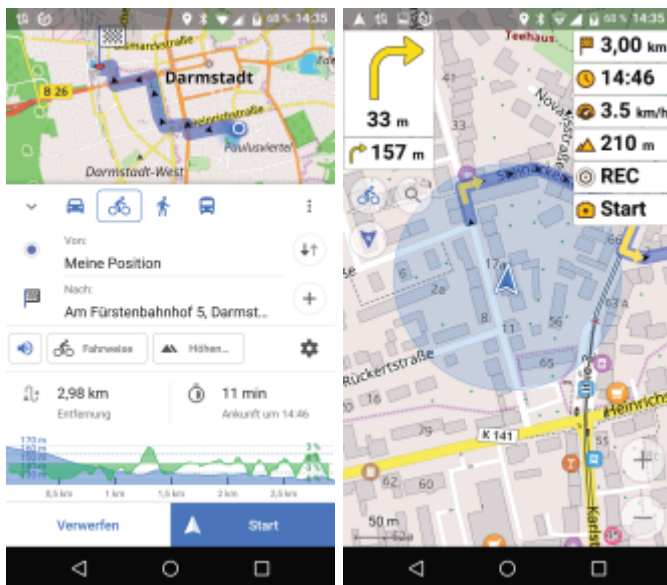
Einen Track nutzen

Für eine Radtour ist es nützlich, sich die geplante Tour als farbige Linie auf der Karte anzeigen zu lassen. Dazu wird einfach

OsmAnd Navigation

Links: Die Informationen zu einer Navigation.

Rechts: Die Ansicht während der Navigation.



ein sogenannter Track oder eine gpx-Datei aufs Smartphone geladen. Den Track zur Modau-Radroute gibt's z. B. auf der Wikipedia-Seite zur Modau-Radroute (vgl. Artikel zur Modau-Radroute auf Seite 14). Ein Klick auf „Herunterladen“ befördert den Track aufs Handy, und es startet ein Dialog mit der Frage, ob die Datei geöffnet werden soll. Zum Öffnen jetzt OsmAnd auswählen und schon wird der Track angezeigt. Wenn das nicht klappen sollte, OsmAnd öffnen, „eine Route planen“ im Burger-Menü ☰ auswählen und den Track importieren. Sollte es auf der Tour unklar sein, ob es links, rechts oder geradeaus weiter geht, einfach in OsmAnd auf den blauen Kompass klicken. Prompt zeigt OsmAnd die eigene Position und den Track.

Viele schöne Ideen für Touren findet man auf dem Radroutenplaner Hessen <https://radroutenplaner.hessen.de>. Unter dem Stichwort „Rhein-Main-Vergnügen“ lassen sich zahlreiche Touren mit ÖPNV-Anbindung entdecken.

Einen Track selbst erstellen

Der Radroutenplaner Hessen oder der OpenRouteService (<https://maps.openrouteservice.org>) von OpenStreetMap erlauben es, Fahrradrouten online zu planen und anschließend den Track herunterzuladen. Einfach Start und Ziel eingeben und das Programm rechnen lassen.

Der Radroutenplaner Hessen ist etwas langsam und kann auch nur Routen in Hessen. Mir gefällt der OpenRouteService mit der CycleMap besser. Die CycleMap zeigt die ausgewiesenen Radwege an. Durch Hinzufügen von Zwischenpunkten kann die Tour dann im Detail geplant werden. Wenn alles stimmt, das Höhenprofil passt und Abschnitte auf Straßen oder Waldwegen je nach Wunsch entfernt wurden, kann der gpx-Track heruntergeladen werden. Falls der Track noch geändert werden soll, kann er auf OpenRouteService auch wieder hochgeladen und weiterbearbeitet werden.

Der Akku

Bei einer Tagestour gerät der Akku des Smartphones schnell an seine Grenzen. Dieses Problem löse ich mithilfe einer Powerbank in der Lenkertasche.

Mein Fazit

Das Smartphone lässt sich gut als Navi nutzen. Eine eigene Tour zu planen ist einfach und macht Spaß. Auf der Radtour ist es sehr einfach, dem Track zu folgen, und Verfahren war einmal. Wenn der Alleskönner OsmAnd zu kompliziert erscheint, der sollte eine der anderen Apps (siehe Kasten) ausprobieren.

Annelie von Arnim

Weitere Apps und Dienste für die Fahrradnavigation

Komoot: App, Portal, Navigation, Planung. Registrierung Pflicht. Grundfunktionen und Kartenmaterial für die erste Region kostenlos. Offlinekarten und Sprachansagen für die Navigation kostenpflichtig.

Locus Map (nur Android): Navigations-App mit vielen Karten, Pro-Version echter Konkurrent zu OsmAnd+.

Naviki: Online-Routenplaner speziell für Fahrradfahrer. Registrierung Pflicht. Offlinekarten, Sprachansagen für die Navigation und keine Werbung können in der App erworben werden.

Outdooractive: Europas größtes Tourenportal mit App zum Navigieren. Community-Funktion mit Touren von anderen.

Mehr dazu im Blog gpsradler.de

Radtour „Rund um Darmstadt“

Eine fast perfekte Tagestour



Eigentlich wollten wir, zwei Freundinnen, ja mal wieder etwas weiter weg fahren zum Radeln. Corona machte uns einen Strich durch die Rechnung. Da die geplante Radtour aber nicht ganz ausfallen sollte, beschlossen wir - nach längerer Pause - mal wieder die Tour „Rund um Darmstadt“ zu fahren. Die vielfältige Tour hat auch beim zweiten Mal wieder viel Spaß gemacht.

Foto: Helga Hofmann

Für uns startete die Tour am Bahnhof von Erzhausen. Von dort aus fährt man wenige hundert Meter auf dem Radschnellweg nach Süden, bevor es nach Osten Richtung Messel geht.

Zwischenstopps: Museen und Kultur am Weg

In der aktuellen Pandemiesituation sind die Museen nur eingeschränkt zugänglich. Sobald sich dies wieder ändert, empfehlen wir allen Radfahrer*innen, sich die Zeit dafür zu nehmen. Selbst Museumsmuffel sollten dem Fossilien-Museum an der Grube Messel eine Chance geben. Nicht nur die moderne Architektur des Museums, sondern auch das Konzept sind mehr als gelungen. Mehr unter www.grube-messel.de und www.messelmuseum.de.

In Kranichstein bietet sich der nächste Bildungsstopp an. Dort befindet sich Hessens größtes Eisenbahnmuseum. Informationen gibt es unter www.bahnwelt.de. Kurz darauf kommt man am Jagdschloss Kranichstein vorbei, wo man sich unbedingt etwas ausführlicher umsehen sollte. Die Darmstädter*innen unter den Leser*innen des Kettenblattes wissen vermutlich, dass sich dort ein Jagdmuseum befindet. Gleich nebenan liegen das Zeughaus und Bioversum, das sich in einer interaktiven Ausstellungspräsentation den Themen Biodiversität und biologische Vielfalt widmet. Mehr unter www.jagdschloss-kranichstein.de.

Eine Tour in der Natur

Aber auch Naturliebhaber*innen kommen bei dieser Tour auf ihre Kosten. Fast immer ist man im Wald, oder zumindest in der Nähe des Waldes. Man glaubt manchmal kaum, dass nur wenige Kilometer entfernt das Großstadtleben pulsiert. Mehrmals radelt man an schönen alten Eichen vorbei, die als Naturdenkmale ausgewiesen sind. Kurz vor Eberstadt sieht man links und rechts des Weges Streuobstwiesen. Viele Rastplätze, manche davon mit einer kleinen Hütte, laden zu einer Pause direkt in der Natur ein. Gut auch in der Corona-Zeit, denn die Gasthöfe, an denen man ebenfalls vorbeikommt, sind ja zur Zeit noch geschlossen.

Was hat uns überzeugt?

Die Wegführung ist sehr schön, da sie den motorisierten Verkehr weitestgehend meidet. Damit ist die Tour besonders für Fa-

Schöne Waldwege und gut ausgeschildert. Braucht man mehr?

milien gut geeignet. Auch im Sommer kann man die Tour gut fahren, da der Wald ausreichend Schatten spendet. Die Beschilderung ist überwiegend gut, ebenso der zum Download angebotene Track. Die Bahn-Anbindung im Norden (Erzhausen oder Wixhausen), Osten (Kranichstein) und Süden (Eberstadt) ist hervorragend.

Was hat uns nicht gefallen?

Zu dieser Frage fällt uns nicht viel ein. Vielleicht kann man erwähnen, dass man an der Mainzer Straße vor Riedbahn 200 m auf einem handtuchbreiten Streifen radeln muss. Etwas weiter nördlich ist man auf einem Radweg neben der stark befahrenen und lauten Langener Straße unterwegs. Das war nicht so schön, aber nach ca. 1,5 km darf man schon wieder in den Wald abbiegen. Wir sind die Tour zwei Mal gefahren und haben uns beide Male in Eberstadt verfahren. Auch an einigen anderen Stellen stimmen Track und Wegweiser nicht überein, so dass man ein wenig raten muss, wie es weitergeht. Letztendlich haben wir den Weg aber immer wieder gefunden.

Fazit

Eine schöne Tour in der Region, die man gerade auch während der Pandemie gut fahren kann. 60 Kilometer sind an einem Tag gut zu schaffen, aber es ist auch sehr gut möglich, die Tour in mehreren Etappen zu fahren. Natürlich kann man immer einfach darauf los radeln. Aufgrund der zahlreichen verlockenden Angebote am Wegesrand empfehlen wir jedoch, die Route vorzubereiten, sich über Öffnungszeiten zu informieren und vor allen Dingen ausreichend Zeit einzuplanen. Es lohnt sich.

Vera Dopichaj

Informationen zur Strecke, zu Sehenswürdigkeiten und gpx-Track:
<http://tiny.cc/RadtourUmDarmstadt>



Unterwegs auf der Modau-Radroute

Von der Quelle bis zur Mündung und ein bisschen mehr



Foto: Helga Hofmann

Die Modau

Die Quelle befindet sich im hügeligen Odenwald innerhalb des Geo-Naturparks Bergstraße-Odenwald. Sie entspringt auf der Nordseite der Neunkircher Höhe in der Gemeinde Modautal auf etwa 490 m Höhe. Das junge Bächlein fließt zunächst in Richtung Westen und macht kurz hinter Brandau die erste Wendung. Von dort geht es nach Norden bis Ober-Ramstadt. Dort wechselt sie wieder die Richtung und hält sich von jetzt an mehr oder weniger Richtung Westen, bis sie schließlich nach 44 km bei Stockstadt in den Rhein mündet.

Der Radweg

Der Radweg verlässt das Flüsslein immer wieder, macht den einen oder anderen Schlenker und kommt so auf insgesamt 56 km. Die Route verläuft fast ausschließlich auf asphaltierten oder geschotterten Wirtschafts- und Waldwegen. Sie ist bis auf die Ortsdurchfahrten fast vollständig autofrei.

Mit dem ÖPNV ist die Quelle nicht erreichbar. Der nächstgelegene Bahnhof liegt in Ober-Ramstadt. Alternativ fährt man vom Darmstädter Böllenfalltor mit dem O-Bus bis Brandau. Die Fahrradmithnahme wird im RMV geduldet, solange keine Menschen mit Kinderwagen oder im Rollstuhl mitfahren wollen. Alle Busse der Linie O sind mit einem Mehrzweckbereich ausgestattet. Allerdings muss man es mögen, das Fahrrad auf der kurvigen Strecke im Bus zu sichern und zu halten. Deshalb habe ich mich für die Anfahrt vom Bahnhof Ober-Ramstadt aus entschieden. Dies bedeutet, dass ich die 16 km bis zur Quelle zweimal gefahren bin, einmal flussaufwärts und zurück flussabwärts. Dieses Teilstück im ländlichen Odenwald ist jedoch so schön, dass mich das nicht im Geringsten störte.

Der Anstieg hoch zur Quelle ist größtenteils sehr moderat und – eine gewisse Grundkondition vorausgesetzt – mit einem Trekkingrad mit Schaltung gut zu bewältigen. Lediglich die letzten 3 km von Brandau hoch zur Quelle sind etwas fordernder. Aber es ist ja nicht verboten, mal ein paar hundert Meter zu schieben. Die Strecke durch den Mittelgebirgswald im schmalen Tal ist zu schön, um darauf zu verzichten. Einen Fluss zu erfahren, bedeu-

tet für mich immer, ganz am Anfang zu starten. Und hat man die Quelle erreicht, weiß man, dass es nun bis auf den einen oder anderen Mini-Anstieg erst einmal kilometerlang nur bergab geht – durch die ländliche Landschaft des Geo-Naturparks Bergstraße-Odenwald. Nach mehreren Dörfern – Brandau, Herchenrode, Ernsthofen, Ober- und Niedermodau – bietet sich in Ober-Ramstadt mit seiner Auswahl an Bäckereien, Metzgereien, Gaststätten und Döner-Shops eine erste größere Rast an.

Ab Ober-Ramstadt wird der Radweg immer flacher und spätestens ab Pfungstadt ist es mit jeder Steigung vorbei. Die Modau ist zur Flachlandbewohnerin geworden. Zwischen Obst-, Gemüse- und Getreidefeldern verläuft sie – weitestgehend gebändigt – durch das hessische Ried. Dabei kommt sie an so vielen Aussiedlerhöfen vorbei, dass man sich fragt, ob es vor Jahrzehnten einen wahren Exodus aus den Ortschaften hinaus in die Felder gab. Nach Stockstadt mündet die Modau schließlich in den Altrhein, einem rechtsseitigen Altgewässer des Rheins. Dort befindet sich auch die Gehöftgruppe Guntershausen – mit dem Umweltbildungszentrum „Schatzinsel Kückkopf“ sowie Museum und Galerie.

Auch am Ende des Radwegs hat man – wie zu Beginn – keinen ÖPNV-Anschluss. Ich habe mich entschieden, durch die Kückkopf-Auenlandschaft bis Erfelden zu radeln. Von dort ging es auf Rad- und Wirtschaftswegen – also weiterhin autofrei – über Wolfskehlen nach Darmstadt.

Mit der Anfahrt zur Quelle, dem Flussradweg und mit weiteren 16 km zurück nach Darmstadt hat mein Tacho zum Schluss gut 90 km gezählt. Das kann man an einem Tag schaffen. Andererseits liegt auf der Strecke die eine oder andere Versuchung. Warum nicht mal einkehren, warum nicht unterwegs anhalten und die alten Gehöfte fotografieren oder die Ortskerne von Ober-Ramstadt, Nieder-Ramstadt, Pfungstadt und Stockstadt erkunden? Ich habe die Tour auf zwei Tage aufgeteilt, von Ober-Ramstadt bis Pfungstadt und von Pfungstadt bis Darmstadt. Zwei schöne Tage.

Helga Hofmann

Die Pressearbeit im ADFC Darmstadt-Dieburg

In welchen Zeitungen wird die Pressemitteilung am Ende veröffentlicht?

Der ADFC Darmstadt-Dieburg hat inzwischen knapp 1.600 Mitglieder. Davon ist, wie in vielen anderen Vereinen auch, nur ein geringer Teil im Verein aktiv. Um die Mitglieder über unsere Arbeit zu auf dem Laufenden zu halten, vor allem aber um die Einwohnerinnen und Einwohner in der Stadt und im Landkreis zu informieren, betreiben wir eine möglichst intensive Pressearbeit.

Pressearbeit, wie geht das?

Die Arbeit eines Pressesprechers beim ADFC Darmstadt-Dieburg folgt dem Prinzip: Tu Gutes und rede darüber. Scherz beiseite, die Pressearbeit hat das Ziel, dass möglichst viele Menschen erfahren, was der ADFC für tolle Sachen macht, welche Meinungen er vertritt, welche Aktionen er durchführt usw. Dazu braucht es jemanden, der die Informationen zusammenstellt, sie in Form bringt und dafür sorgt, dass sie die richtigen Menschen erreichen.

Pressemeldungen

In meiner Rolle als Pressesprecher ist das erste Mittel der Wahl eine Pressemeldung (PM). Da der Schreiber der Erklärung nie genau weiß, wer das Thema am Ende aufgreift, darf die PM keine Kenntnisse voraussetzen. Mit der PM führt man in das Thema ein, trifft die wichtigen Aussagen und bietet ein paar Zitate an. So versucht man sicherzustellen, dass ein sinnvoller Bericht zustande kommt, auch wenn der Reporter nicht mehr mit einem spricht. Dazu gehört sicherheitshalber eine kurze Information über den ADFC bzw. den ADFC Darmstadt-Dieburg.

Ganz wichtig ist es natürlich anzubieten, dass der Reporter gerne anrufen und das Thema en détail besprechen kann. Der Vorteil liegt klar auf der Hand. Man kann noch mal Missverständnisse ausräumen, Schwerpunkte setzen und das Thema schärfen. Der Nachteil ist aber auch nicht zu unterschätzen: Nach einem längeren Telefonat hat man sich ein ganzes Stück weit von der ursprünglichen PM entfernt. Für den Reporter ergeben sich möglicherweise neue Blickpunkte und er legt seinen Bericht nur selten vor der Veröffentlichung noch mal zur Abstimmung vor.

Deshalb ergeben sich zwei wichtige Aspekte in der Pressearbeit: Die entscheidenden Aussagen auch im Telefonat deutlich betonen, um zu erreichen, dass sie in der gewünschten Form dargestellt werden. Und als zweites empfiehlt sich, wenn das Thema ausreichend brisant ist, darum zu bitten, zumindest die wörtlichen Zitate noch einmal explizit freizugeben.

Je wichtiger ein Thema ist, das man unbedingt in der Presse platzieren möchte, desto erfolversprechender ist eine Vorankündigung. Da fragt man denn auch gleich nach, wer denn wohl über das Thema berichten wird. Und erstaunlich häufig bekommt man eine Antwort.

Pressetermine

Zu Presseterminen lädt der ADFC Darmstadt-Dieburg natürlich von Fall zu Fall auch ein. Hier bitten wir die Pressevertreter uns an einem Ort unserer Wahl zu treffen, am besten mit einem Bezug zum Thema. Bei gemeinsam Aktionen mit Partnern ist es sinnvoll, vorab eine gemeinsame Presserklärung abzugeben und auch gemeinsam einzuladen.

Damit wir nicht am Ende alleine dastehen, fragen wir nach der Einladung gezielt nach, wer denn nun den Termin wahrnehmen will. Dann weiß man schon mal grob, worauf man sich einzustellen, aber auch, wieviel Zeit man möglicherweise einzuplanen hat. Wenn dann nicht nur die Printmedien Vertreter schicken, sondern



Foto: congerdesign from Pixabay

auch der Rundfunk oder gar das Fernsehen anrücken, ist das schon toll.

Pressetermine machen Arbeit, geben aber auch die Gelegenheit, immer neue Pressevertreter kennen zu lernen. Dazu ergibt sich die Möglichkeit, dass mehrere ADFC-Vertreter in der Öffentlichkeit auftreten können und der Verein so eine größere Sichtbarkeit erreicht. Allerdings hat die Zahl der Termine in Pandemiezeiten spürbar nachgelassen.

Presseanfragen

Dann gibt es auch noch Presseanfragen: Der Journalist fragt an, ob der ADFC etwas zu einem bestimmten Thema sagen kann (oder will). Der Vorteil ist klar. Die Kompetenz des ADFC wird in immer neuen Themenbereichen offensichtlich. Einen Nachteil hat die Sache allerdings. Häufig heißt die Bitte: Können wir bitte bis heute Nachmittag ein Gespräch führen, weil der Beitrag morgen veröffentlicht wird?

Nach der PM. Wie geht's weiter?

Sobald eine PM einmal verschickt ist, beginnt sozusagen das Zitterspiel. Wer wird die PM wie aufgreifen, soll man noch mal nachhaken? Wie immer gibt es keine eindeutige Antwort. Je wichtiger die Berichterstattung in der Presse ist, desto eher wird nachgehakt. Eine gewisse Einfühlsamkeit ist sicher hilfreich. Schließlich haben wir ein Anliegen, das wir fördern wollen. Je besser man den anzusprechenden Pressevertreter kennt, desto einfacher, sie/ihn direkt anzusprechen.

Das aktuelle Pressegeschehen

Alles rund ums Fahrrad ist aktuell ein absolutes Boomthema. Das heißt die Anfragen, Berichtsideen, Themenvorschläge kommen mit so hoher Frequenz bei uns an, dass man manchmal gar nicht schnell genug reagieren kann. Und, was für mich als Pressesprecher eine komplett neue Situation ist, häufig kommen Vorschläge zu komplexen Berichten fast fertig in die Mailbox und wollen nur noch um den ADFC Sachverstand ergänzt werden. Besser kann man es dann gar nicht treffen.

Fazit

Pressearbeit macht (mir) Spaß. Allerdings muss ich auch sagen: Je kurzfristiger eine PM erstellt und platziert werden muss, desto mehr Stress ist damit verbunden. Schließlich misst sich der „Erfolg“ an der Trefferquote und daran, wie gut und genau die Positionen in der Presse wieder gegeben werden. Aber wenn ein Bericht an prominenter Stelle erscheint und dann auch noch das Feedback stimmt, ist alles in Ordnung.

Klaus Görgen, Pressesprecher des ADFC Darmstadt-Dieburg

Fahrradkurier. Kein Job wie jeder andere.

Im Gespräch mit dem Darmstädter Fahrradkurier Nikolas Weber

Foto: Nikolas Weber



Nikolas Weber im Einsatz. Vom Liebesbrief bis zur Blutprobe fürs Labor transportiert er alles, was in einen Kurier-Rucksack passt und eilig ist.

Fahrradkuriere sind die letzten Cowboys im urbanen Verkehrsdschungel. Sie sind verwegene Typen und führen mit ihren Rädern einen einsamen Kampf gegen die Zeit, den Rest des Verkehrs und sich selbst. Diesem Klischeebild wollten wir nachgehen und haben uns mit einem Darmstädter Fahrradkurier unterhalten.

In Deutschland soll es etwa 4.500 bis 5.000 Fahrradkurierinnen und -kuriere geben. Die genaue Zahl ist statistisch nicht erfasst. Einer von ihnen ist Nikolas Weber. Auf der Suche nach einem Studentenjob kam er Anfang 2020 über einen Freund zu seiner Stelle. Seither radelt er für den Darmstädter Fahrrad-Kurier durch die Stadt – wöchentlich in zwei, maximal drei Schichten zu je fünf Stunden. Beahlt wird er nach aufgewendeter Zeit und kommt in der Summe auf etwa 5.000 Radkilometer jährlich – zusätzlich zu den 5.000 Kilometern, die er ohnehin fährt.

Wie sieht der Alltag aus?

„Wenn man nicht gerade mit dem Rad durch die Stadt fährt, ist es ein ganz normaler Kurierjob“, sagt Nikolas Weber. „Man sucht den Namen an der Klingel, den richtigen Ansprechpartner in der Firma, gibt sein Päckchen ab und macht sich auf zum nächsten Kunden.“ Eigentlich ganz einfach und trotzdem steckt die Tücke im Detail. Viele Aufträge kommen kurzfristig über das Telefon rein. Dann ist der Kurier in seiner Flexibilität, Kombinationsgabe und Ortskenntnis gefordert. Diese wird im Zweifelsfall durch „Tante Google“ unterstützt. Aber letzten Endes ist es nicht die Software, sondern der Kurier, der sich seinen Weg sucht. Im Idealfall kann er dem Kunden zusagen, in drei Minuten bei ihm zu sein – mit dem Wissen, dass die gleiche Fahrt mit dem Auto 10 Minuten dauern würde. In einer Schicht kommt man in Darmstadt auf ca. 45 – 60 km. Meist ist man über die Hälfte der Zeit auf dem Rad. Dazwischen liegen Abholen, Anliefern und gelegentlich eine kürzere Wartezeit auf den nächsten Auftrag.

Was wird transportiert? Und wo?

Die Darmstädter Kuriere sind ganz klassisch mit einem großen Rucksack aus LKW-Plane unterwegs. Darin transportieren sie kleine Päckchen, Briefe und Geschäftsunterlagen. Aber auch Ärzte, die z. B. schnell eine Blutprobe zur Analyse schicken wollen, gehören zum Kundenstamm genauso wie Privatleute, die etwas abholen oder zustellen lassen möchten. Wichtig ist lediglich, dass Abhol- und Zielort in der Darmstädter Kernstadt liegen, von Bessungen im Süden bis etwa zum Nordbahnhof im Norden. In diesem Bereich kann das Fahrrad seine Stärke als agiles und schnelles Fortbewegungsmittel optimal ausspielen.

Das Equipment

Im Klischee rasen Fahrradkuriere gerne auf einem Fixie oder Rennrad durch die Stadt. In der Realität ist jedes zuverlässige Rad, mit dem man zügig fahren kann, geeignet. Für Nikolas Weber ist es sein ca. 10 Jahre altes Trekkingbike, das er gut in Schuss halten muss. Denn ein Reserverad hat er nicht in petto. Und da er sich gerne mit über 30 km/h durch die Stadt bewegt, würde er den Job nicht mit einer „Gurke“ machen wollen. Neben dem Rad ist die richtige Kleidung wichtig. Wer auf Radtour geht, kann abbrechen, wenn Regen aufzieht. Beim Fahrradkurier ist es anders. Er ist bei jedem Wetter unterwegs. Dabei fährt er in der Regel drei bis fünf Minuten, geht schnell rein in ein Gebäude und wieder raus. Zwischendurch wartet er auch mal und muss bei schlechtem Wetter darauf achten, nicht zu sehr auszukühlen. Damit ist klar: Nicht nur an das Rad, auch an die Kleidung werden hohe Anforderungen gestellt.

Warum (nicht) ein Job als Radkurier?

Nikolas Weber führt den Gesundheitsaspekt an. Radkuriere sind durchtrainiert. Doch das, was unseren Gesprächspartner am meisten an seiner Arbeit gefällt, ist die Freude daran, schnell Aufträge zu kombinieren und eine Route zu planen sowie das Flow-Gefühl, das sich manchmal einstellt. „Es ist einfach schön, wenn Mensch und Fahrrad eins werden“, sagt er im Interview. Auf der Minusseite des Radkurierlebens sieht er die Rücksichtslosigkeit anderer Verkehrsteilnehmer*innen und gefährliche Situationen, die sich im urbanen Straßenverkehr nicht völlig ausschließen lassen. Allerdings lernt man schnell die Stellen in der Stadt, an denen es häufig brenzlig wird, kennen und gewinnt mit der Erfahrung an Sicherheit.

Fazit

Fahrradkuriere brauchen eine gewisse Coolness, um im städtischen Verkehr zurechtzukommen, aber sie sind nicht pauschal lebensmüde Hasardeure. Sie sind Menschen mit einer gelebten Passion fürs Radfahren. Schön, dass es euch gibt!

Helga Hofmann und Klaus Görger

Transport gefällig?

Wie wäre es mal mit einem Fahrradkurier?

Aufträge können telefonisch erteilt werden.

Darmstädter Fahrrad-Kurier: 0177-2539 105 / 106

Mit Power unterwegs

Oder: Wie mein Bernhardiner und ich in der Pandemie das E-Lastenrad entdeckten

Einige Kollegen diskutierten die Action #MitDemRadZurArbeit und wie man Menschen davon überzeugen könnte, ihr Auto ein bisschen aufzugeben. „Ich lebe in einem ländlichen Gebiet und ich brauche unbedingt mein Auto!“ habe ich sofort geantwortet. Ich würde die 17 km zwischen Haus und Büro mit dem Fahrrad sowieso nie schaffen, dachte ich.

Phase 1: Das Pedelec

Und mit einem Pedelec? Ein paar Tage später war ich bei einem kleinen Fahrradhändler in meiner Nähe, um eine Probefahrt mit einem Pedelec zu machen, und einige Wochen später habe ich mein neues Pedelec abgeholt. Von da an fuhr ich mit meinem Auto nur noch an den Tagen zur Arbeit, an denen ich einkaufen gehen wollte. Offensichtlich habe ich indirekt an #MitDemRadZurArbeit teilgenommen.

Phase 2: Der Anhänger

Am Wochenende musste ich immer noch mein Auto benutzen, um mit meinem 70 kg schweren Bernhardiner (Power) zum Hundetraining zu fahren. Aber das Wetter war so schön und Radfahren machte so viel Spaß. Es war einfach ärgerlich, immer das Auto nehmen zu müssen. Zurück zum Fahrradhändler, um einen Hundeanhänger zu kaufen. Er musste viel suchen, aber er hat einen Anhänger für Hunde bis 80 kg gefunden. Sofort gekauft und nach kurzer Zeit (und einiger Fleischwurst!) war Power einverstanden, den Anhänger zu benutzen... Aber er musste immer liegen bleiben und konnte sich nicht umdrehen, da der Anhänger nicht groß genug war. Wir konnten trotzdem mit dem Fahrrad zum Hundetraining fahren. Aber nicht sehr lang. Weniger als 100 km später wurde der Anhänger mit defekten Radachsen an den Hersteller zurückgeschickt. Stattdessen kaufte ich für meine Einkäufe einen kleinen Anhänger.

Phase 3: Das E-Dreirad

Ich suchte weiter nach einem Hundeanhänger – ohne Erfolg. Dann traf ich eines Tages einen Paketdienstleister mit einem E-Dreirad! Das war meine Lösung! Neue Suche und ich fand einen Hersteller in der Nähe von Stuttgart. Aber er verkaufte nichts, um meinen Hund zu transportieren. Wir haben viel diskutiert und schließlich eine innovative Lösung gefunden: ein Dreirad mit einem Käfig nach Maß für meinen Hund! Mein Traum könnte wahr werden, aber es war wirklich teuer. Über eine solche Anschaffung musste ich erst ein wenig nachdenken. Doch ich bin Mitglied im ADFC und bekomme regelmäßig den Newsletter. Großartige Nachricht: Mein Kreis will die grüne Mobilität fördern. Förderungsantrag sofort geschickt und einige Wochen später kam die Bestätigung, dass der Kreis mir bei der Finanzierung meines Dreirads helfen würde. Es gab keinen Grund mehr zu warten... Das Dreirad war schnell bestellt und acht Wochen später wurde es geliefert. Power ist sofort in den Käfig gesprungen! Dieses Mal brauchte ich keine Fleischwurst. Aber bevor ich mit ihm fahren konnte, musste ich üben. Dreirad fahren ist nicht so einfach am Anfang. Aber nach ein paar Tagen, in denen ich das Dreirad benutzt habe, um einkaufen zu fahren und um „grüne Abfälle“ zur Kompostierung zu bringen, konnten wir unsere erste Probefahrt mit Erfolg absolvieren. Wir haben zuerst einige kleine Runden in unserer Nachbarschaft gedreht, aber sehr schnell habe ich mein Ziel erreicht: Zum Hundetraining mit Power und dem Dreirad!



Foto: Kub

Mensch und Hund im Glück

Seit ich das Dreirad gekauft habe, bleibt mein Auto meistens in der Garage: Alles in einem Umkreis von 30 km um mein Haus ist mit dem Fahrrad oder Dreirad erreichbar. Bisher hatte ich keine Unannehmlichkeiten mit anderen Verkehrsteilnehmern. Sie sind eher neugierig durch unsere Anwesenheit als gestört. Aber die Radwege sind noch nicht an die Cargo Bikes, Dreiräder usw. angepasst. Die Parkplätze sind meistens zu klein für mein Dreirad oder meinen kleinen Anhänger.

Hat das Coronavirus etwas an meiner Erfahrung mit dem Radfahren geändert? Das Homeoffice hat die Anzahl der gefahrenen Kilometer drastisch reduziert. Aber wöchentliche Einkäufe werden immer noch mit dem Fahrrad erledigt, ebenso wie Arztbesuche, Banktermine usw. Mit der Ankunft des Frühlings werde ich die Fahrten mit dem Dreirad wieder steigern. Die Spaziergänge finden nach einer kurzen Dreiradfahrt weiter vom Haus entfernt statt. Eine andere Möglichkeit ist es, eine längere Dreirad-Tour zu machen, und Power geht so weit und lang, wie er will. Wenn er müde ist, kann er sich in seinem Käfig ausruhen. Mein Ziel ist es, die negativen Auswirkungen dieser erzwungenen Bewegungsarmut zu kompensieren.

Mein Lebensstil hat sich geändert, seit ich meinen Autokonsum endlich stark reduziert habe. Es ist nicht nur besser für die Umwelt, es ist auch gut für meine Gesundheit. Ich fühle mich deutlich weniger gestresst und bewege mich mehr. Auch Power ist jetzt ein Dreirad-Junkie geworden. Er will nicht mehr mit dem Auto fahren. Als ich aus den Weihnachtsferien zurückkam, wollte er sofort eine Radtour machen.

Isabelle Dauvin

Ein solches Rad kann man bei der Firma „Radkutsche“ kaufen:
<https://www.radkutsche.de/>



Das Dreirad ist das „Musketier“:
<https://www.radkutsche.de/blog/posts/ein-musketier-fuer-power/>



Ist es egal, ob ein Mann oder eine Frau auf dem Fahrrad sitzt?

Foto: Gerhard Westrich



Nein, sagen die Wissenschaft und private sowie behördliche Planungsabteilungen heute. Es gibt Unterschiede, die es bei der Verkehrs- und Radverkehrsplanung zu beachten gilt. Eine Einführung über genderrelevante Aspekte.

In gar nicht so ferner Zukunft fährt eine Mutter mit dem Fahrrad vom Arbeitsplatz zur Kita ihres Sohnes. Auf dem Radschnellweg kommt sie schnell voran, um vor 16h da zu sein. Danach braucht sie viel Platz auf dem Fahrradweg, weil das Fast-Grundschulkind natürlich auch sein Kinderfahrrad fährt. Der Weg ist sicher: weg vom Autoverkehr, aber auch weg von der parking zone der parkenden Autos. Sie fahren noch beim Supermarkt vor und laden die Wocheneinkäufe in den großen Korb des Lastenrades.

Zur selben Zeit macht sich eine Frau vom Reihenhaushaus am Stadtrand auf, um ihre hochbetagte Mutter zu besuchen. Sie wohnt auch am Stadtrand, aber in einem anderen Stadtteil. Kein Problem, weil der ÖPNV mehrere Ringlinien in den Außenbezirken hat. Sie parkt ihr Fahrrad vor der neuen S-Bahn und fährt weiter mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Beim Umsteigepunkt ist gleich ein kleines Einkaufszentrum mit einem großen Supermarkt und Einzelhandelsgeschäften angesiedelt. Da springt sie noch hinein und kauft Lebensmittel für ihre Mutter ein. Als sie fertig ist, kommt gleich danach die zweite S-Bahn und bringt sie in wenigen Minuten zu der alten Dame.

Gender in der Verkehrsplanung

Dies sind nur wenige und kleine Beispiele, bewusst zugespitzt. Auch die Wissenschaft hat die unterschiedlichen Bedürfnisse von Frauen und Männern erkannt. Daraus ist die gendergerechte Verkehrsplanung entstanden – mit einer eigenständigen Radverkehrsplanung. Aber die Erhebung der Daten zur Planung der Verkehrswege speziell von Frauen und Männern, erst in den letzten Jahren dazu gekommen, ist allerdings noch ausbaufähig.

Leider hat das Deutsche keinen Begriff allein für das sozio-kulturelle Geschlecht, daher bedient man sich aus dem Englischen und sagt „Gender“. Mit dem deutschen Wort Geschlecht verbindet man eher die biologische Trennung und die wird auf Englisch als „Sex“ übersetzt.

Die genderspezifische Statistik ist wohl gemerkt erst am Anfang. Die durchschnittliche Frau leistet nach wie vor, anders als der durchschnittliche Mann, einen großen Anteil der Care-Arbeit in den Familien. Denn sie holt die Kinder vom Kindergarten oder der Schule ab, bringt sie zu Freunden und zum Sport oder macht Homeschooling. Eine Frau geht sehr viel öfters einkaufen, für

sich, die Familie oder andere und damit werden eher viele kürzere Wege zurückgelegt. Sie hat ein größeres Sicherheitsbedürfnis für sich, aber auch für die Kleinsten im Schlepptau.

Eine größere Stadt als Ansammlung von Häusern ist traditionell in Zonen aufgeteilt. Da gibt es die Innenstadt als Einkaufsmeile, eine Bürostadt, wie in Frankfurt-Niederrad als Arbeitsplatz oder als industrielles Gewerbe eher im Osten der Stadt. Um die Stadt herum ist eine Siedlung entstanden, mit Schulen und kleinen Supermärkten. Eigentlich ist das zoning, wie es fachlich ausgedrückt wird, gut gemacht für die Bedürfnisse von (berufstätigen) Männern. Sie gehen von ihrer Wohnung zum Arbeitsplatz und fahren wieder zurück. Vielleicht bringen sie kleinere Einkäufe aus dem nahen, kleinen Supermarkt mit, gerade so viel, wie sie tragen können. Natürlich haben auch die Väter ihre Kinder im Blick. Schulen sind in den Wohngebieten so angesiedelt, dass die Schüler und Schülerinnen nicht weit zu laufen oder mit dem Fahrrad zu fahren haben.

Ein Ruck muss durch die Planungen gehen

Verkehrsplanung ist seit gut hundert Jahren schon immer männerdominiert. Man betrachte nur die einzelnen Bundes- oder Landesminister oder die Verkehrsplanungsabteilungen der Kommunen. Folglich wurden eher nur die Bedürfnisse von Männern umgesetzt. Nun kommen aber auch einzelne Frauen in die entscheidenden Positionen. Und es entstehen Leuchtturmprojekte: Ada Colau wurde Bürgermeisterin von Barcelona und hat die Superblöcke, verkehrsberuhigte Planquadrate in der Stadt durchgesetzt. Anne Hidalgo hat in Paris den gleichen Posten 2014 übernommen. Sie hat die Leihfahrräder und -autos auf den Weg gebracht und die Stadt wird als Fahrradstadt wahrgenommen.

Auch in der Wissenschaft gibt es Fortschritte. Mehrere Professuren für gendergerechte Verkehrsplanung wurden in den letzten Jahren besetzt. Dann wird wohl auch die Datenlücke endlich geschlossen. Wir haben zwar für alles und jedes Statistiken. Aber sie sind oftmals nicht nach dem Geschlecht unterteilt. Wenn man aber auch Frauen im Verkehr fördern will, braucht es neben dem guten Willen auch die Daten, welche Frau wirklich will.

Monika Schmidt

Mehr Vielfalt im ADFC

Entwicklungen auf Bundes-, Landes- und Kreisebene

Der ADFC versteht sich als Verband für alle Menschen, die Rad fahren. Schaut man jedoch auf die Aktiven-Struktur, so fällt schnell auf, dass manche Gruppen – Frauen, junge Menschen und Menschen mit Migrationshintergrund – unterrepräsentiert sind.

Dies zu ändern, war und ist das Ziel, das der ADFC bereits vor einigen Jahren auf der 38. Bundeshauptversammlung beschlossen hat. Doch was ist seither passiert? Kurze Antwort: Der ADFC ist auf dem Weg. Insbesondere mit Blick auf „Mehr Frauen im ADFC“ hat sich einiges getan.

Auf Bundesebene hat die 2018 initiierte und von Johanna Drescher (Bundesgeschäftsstelle) geleitete AG „Mehr Frauen im ADFC“ letztes Jahr ihren Abschlussbericht vorgelegt und im März dieses Jahres dem Bund-Länder-Rat die Evaluation der darin enthaltenen Maßnahmen präsentiert. Wenngleich längst nicht alles umgesetzt ist, so ist doch viel passiert. Einige Beispiele in Auswahl: Bereits in Umsetzung ist eine geschlechtergerechte Öffentlichkeitsarbeit – inklusive geschlechtersensibler Sprache und einem Vielfalt-Bilderpool, den alle Gliederungen nutzen können. Und in den Online-Formularen und in der Datenbank der Bundesgeschäftsstelle wurde neben „männlich“ und „weiblich“ eine dritte Option eingefügt.

Die Pandemie verhindert im Moment leider, dass sich Frauen zu neuen Aktivitäten persönlich treffen können. Auf Länderebene nutzen die bestehenden Frauennetzwerke digitale Tools, um ihre Aktivitäten zu verstärken. Neue Frauennetzwerke entstehen, zuletzt z. B. in Baden-Württemberg. Bei uns in Hessen fanden bislang zwei virtuelle Netzwerktreffen statt. Dazu kommen punktuell Kontakte per E-Mail oder Telefon zu Frauen. Weitere digitale Schritte sind geplant, solange pandemiebedingt kein reales Treffen organisiert werden kann. Informationen gibt's per E-Mail über frauen@adfc-hessen.de.

Und bei uns in Darmstadt-Dieburg? Wir sind inzwischen drei Frauen im Vorstand – auch so etwas ist nach außen ein Signal. Und Ende Mai laden wir, sofern die Corona-Lage es zulässt, zur ersten Frauen-Radtour ein. Wir betrachten dies als Ergänzung zu den Touren, die bereits stattfinden. Als ADFC Darmstadt-Dieburg wollen wir für bestehende Mitglieder attraktiv bleiben und gleichzeitig mit neuen Angeboten Menschen, die bislang keinen Zugang zum ADFC finden, gewinnen. Hier gilt es, neue Formate – wie eben die Frauen-Radtouren – auszuprobieren und Erfahrungen zu sammeln. Wir sind sehr gespannt.

Helga Hofmann

Neue Frauenpower im Vorstand

Neue Kassenführerin im ADFC Darmstadt-Dieburg

Die Rente ist für den einen der Sprung aufs Sofa, für engagierte Frauen wie Christine Lamken ist es die Chance, sich wieder im ADFC zu engagieren, um den Radverkehr in Darmstadt und Umgebung zu verbessern. Bereits im Jahr 2000 war sie an der Gründung der AG Codierung beteiligt und bis 2010 Kassenwartin. „Ich fand die Bedingungen im Radverkehr in Darmstadt nicht gerade optimal. Meiner Meinung nach darf man nicht nur meckern, wenn man auch selbst was ändern kann“, so ihr Credo. Die Umwelt- und Entsorgungsexpertin war lange Jahre bei öffentlichen Arbeitgebern tätig und lebt mit ihrem Mann in Darmstadt.

Wir freuen uns, sie an unserer Seite zu haben und wünschen Ihr alles Gute.

Burkhard Walger



Foto: Burkhard Walger

Netzwerken in Roßdorf

Der ADFC als Weihnachtswichtel

Wenn der ADFC bei einer Sommerradtour bei der Roßdorfer Nachhaltigkeitsgruppe vorbeischaut, entsteht daraus manchmal noch Monate später eine interessante Zusammenarbeit. Als die Nachhaltigkeitsgruppe die Idee einer Weihnachtswichtelaktion (<https://www.nachhaltig-zusammen-leben.jetzt/danke-an-alle-wichtel/>) hatte, unterstützte der ADFC die Umsetzung. Zwei ADFC-Mitglieder, Monika Kammer und Andreas Seeborg, haben am 24. Dezember 2020 corona-konform beim Ausliefern der Wichtelgeschenke in Roßdorf und Gundershausen mitgemacht. Standesgemäß waren sie mit zwei Lastenrädern unterwegs, eines davon das vom ADFC Darmstadt-Dieburg,

Andreas Seeborg

ADFC Weihnachtswichtel bei nicht sehr weihnachtlichem Wetter in pandemischen Zeiten.



Foto: Monika Kammer

Neue Mobilität in der neuen Stadtverordnetenversammlung?

Die Wahlbeteiligung in Darmstadt ist auf fast 55% gestiegen. Mobilität ist auch nach dem Wahlkampf ein wichtiges Thema.

Foto: Stadt Darmstadt (Daniel Klose)



Die Grünen (20) verlieren einen Sitz, der bisherige Koalitionspartner CDU (11) verliert zwei Sitze. Erstmals dabei sind WGD (1), FWG (1), die PARTEI (2) und VOLT (5). UWIGA (2) verliert einen Sitz und am stärksten abgewählt wird die AfD (3), die 4 Sitze verliert. Keine Veränderung gibt es bei SPD (12), die LINKE (5), UFFBASSE (5) und FDP (4).

An der von über 100 Menschen besuchten VCD Podiumsdiskussion „Die Kommunalwahl im Zeichen der Verkehrswende“ am 23.02.2021 waren außer der AfD alle Wahllisten vertreten. Verkehrspolitik ist und bleibt ein bedeutendes Thema – vor und nach der Kommunalwahl. Täglich werden 400.000 Wege von Darmstädter*innen zurückgelegt. Zusätzlich kommen aus der näheren und weiteren Region täglich rund 80.000 Menschen zum Arbeiten, zur Ausbildung und zum Einkaufen in die Stadt

Motorisierter Individualverkehr – Tempo 30 und der sogenannte „ruhende“ Verkehr

Tempo 30 wurde und wird hitzig diskutiert. Die stadtweite Einführung von Tempo 30 als Modellversuch inklusive einer umfassenden wissenschaftlichen Begleitung wurde Ende 2020 von Herrn Scheuers Ministerium abgelehnt.

Kurz vor der Wahl wurde in der Kasinostraße Tempo 30 eingeführt. Für Teile von Nieder-Ramstädter Straße, Landskronstraße, Rhönring und Heinheimer Straße wird die Beantragung für Tempo 30 vorbereitet. Ob der Verkehr dank Tempo 30 besser fließt oder es zu einer Verschlechterung kommt, wird unterschiedlich interpretiert. Ganz sicher muss es das Limit sein, wenn Fußgänger und Radelnde eine Kollision überleben sollen und weniger schwere Verletzungen das Ziel sind

Durchschnittlich 23 Stunden pro Tag stehen Fahrzeuge und beanspruchen damit auch große Teile des öffentlichen Raumes. Mehr Stadtpolizist*innen könnten konsequent gegen das illegale Gehwegparken vorgehen. In einigen Bereichen Darmstadts wurde bereits eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt. Eine Informationskampagne wäre sicher hilfreich, um die zum Teil verhärteten Fronten der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer*innen aufzuweichen.

ÖPNV und Bahn

Viele Fragen zum ÖPNV beantwortet die HEAG mobilio Chefin im Interview mit Herrn Grünwald. Die beschlossene ICE Anbindung mit der Streckenführung parallel zur Eschollbrücker Straße am Rande des Westwaldes muss für die Menschen in der Heimstättensiedlung verträglich umgesetzt werden.

Radverkehr

Die Verkehrsversuche werden ausgewertet und eine langfristige Entscheidung über geeignete Fahrradinfrastruktur steht an.

Noch immer gibt es in Darmstadt kein durchgängiges und sicheres Fahrradnetz. Von dem 2018 beschlossenen 4x4 Sonderprogramm Radverkehr ist erst ein Bruchteil umgesetzt worden. Einiges wurde realisiert, anderes wurde angedacht -insgesamt hinkt die Umsetzung hinterher. Siehe Fahrradklimatest.

Fußverkehr

Wer zu Fuß unterwegs ist, gerät schnell aus dem Blick der Planer. Die aktuellen Verkehrsversuche für den Radverkehr geben auch dem Fußverkehr vereinzelt wieder mehr Raum und entschärfen Konfliktsituationen zwischen diesen beiden umweltfreundlichsten Formen der Mobilität.

Besonders Familien und Schulkinder müssen es möglich sein, nebeneinander auf dem Gehweg zu laufen. Raumgreifend blockieren falsch parkende Autos in vielen Bereichen Darmstadts die für Fußverkehr vorbehaltene Fläche. Für Kinder kann dies schwerwiegende Folgen haben, weil sie schlicht nicht über die Autos drüber schauen können. Schnell kommt es so zu gefährlichen Situationen. Neuerdings sind E-Scooter hinzugekommen, die oft im Weg stehen oder liegen. Feste Stationen wie bei den günstigeren Call a Bike Angebot können Abhilfe schaffen.

Die weit überwiegende Zahl der Ampelschaltungen sind noch immer nicht fußgängerfreundlich. Erst nachdem die „Bedürftigen“ ihren Bedarf angemeldet haben, wird nach z. T. sehr langer Wartezeit für einen sehr kurzen Zeitraum die Möglichkeit eingeräumt, um über die Straße zu kommen. Wenn die Stadtverordnetenversammlung die Verkehrswende wirklich will und tatsächlich den Fußverkehr stärken will, dann besteht hier großer Handlungsbedarf.

Fazit

Eine Stärkung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel führt zu vielfältigen positiven Effekten. Mobilität ist der Bereich, der beim Erreichen der Klimaschutzziele am weitesten zurückhängt. Auch wenn einige Entscheidungen auf Bundesebene verantwortet werden, so muss Darmstadt seiner Rolle als Klimastadt gerecht werden und geeignete Wege finden, Vorreiter zu sein.

Wir bleiben mit den politisch Verantwortlichen im Gespräch und weiten z.B. durch die VCD-Kooperation mit Alnatura (Seite 11) selbst das Angebot nachhaltiger Mobilität aus.

Jörn Strüber

SurbX- Innovative Lastenmobilität aus Ober-Ramstadt

Von der Idee zur Straßenzulassung

Was treibt einen an, seinen spannenden und verantwortungsvollen Posten als Technischer Vorstand in einem börsennotierten, international erfolgreichem Hightech-Unternehmen aufzugeben und eine eigene Firma zu gründen?

Mit technischen Entwicklungen hat sich Dipl.-Ing. Elektrotechnik Matthias Reck viele Jahre beschäftigt. Im Juli 2015 fiel die Entscheidung, als selbstständiger Unternehmer die Idee eines leistungsfähigen, urbanen kleinen Transportfahrzeugs umzusetzen. Es folgten viele Stunden vor dem Computer, Austausch mit anderen Ingenieur*innen und Arbeit in der buchstäblichen Garage, damit aus der Idee schließlich ein Prototyp wurde. Im Oktober 2015 verpflichteten sich die EU-Verkehrsminister*innen, das Rad als klimafreundliches und effizientes Verkehrsmittel zu fördern. In der Erklärung heißt es, dass die Hälfte aller Fahrten mit Pkw in den meisten europäischen Städten kürzer als fünf Kilometer ist und dass mehr als die Hälfte aller Frachtbeförderungen mit Kfz in den Städten der EU auf das Rad verlagert werden könnte. [Erklärung zum Rad als klimafreundliches Verkehrsmittel, 07.10.2015]. Luxemburg beschließt und Ober-Ramstadt entwickelt.

Von der Frage des Antriebs, des Batteriemanagements mit Rekuperationstechnologie, der Lenkung bis zur Lieferung der Bauteile wurden zahlreiche technische und logistische Herausforderungen geklärt, bis Herr Reck und sein Team mit dem 55 kg schweren Fahrzeug (zul. Gesamtgewicht 200 kg) zufrieden waren. Am 18.11.2020 wurde SurbX als Finalist des Hessischen Staatspreises für innovative Energielösungen ausgezeichnet und nach Bestehen der strengen TÜV-Tests Anfang März als E-Scooter für den Straßenverkehr zugelassen. Die ersten Kundenanfragen sind bereits eingetroffen.

Mit Spaß umweltfreundlich mobil sein

Der Lastenradboom erfreut sich, wie die gesamte Fahrradbranche, einer enorm positiven Entwicklung. Unter den gut 5 Millionen verkauften Rädern im letzten Jahr steuerten die über 50 Lastenradradhersteller mehr als 100.000 Lastenfahräder (davon 78.000 mit Elektrounterstützung) bei [Pressemeldung des Zweirad-Industrie-Verbands, 10.03.2021]. Viele Menschen entscheiden sich für das Erstcargobike statt des Zweit- bzw. Erstautos. Frische Luft und Fahrspaß statt Stau und Frust. Viel Fahrspaß bietet auch das patentierte Lastendreirad von Reck-Elektrofahrzeuge.

Bei dem innovativen und bis zu 20 km/h schnellen Gefährt wurde Elektromobilität noch einen Schritt weitergedacht. SurbX wird von einem 1.000 Watt Crystalyte Motor-angetrieben. Der 48 V / 1,45 kWh Wechsel-Akku von Greenpack ermöglicht eine Reichweite von 60 km.

Die Ladung kann in bis zu 2 Standard-Transportboxen oder direkt auf der Ladefläche sicher verzurrt werden. Der 1,75 m lange und 70 cm breite Roller wird im Stehen gefahren und über zwei Scheibenbremsen bzw. über Rekuperation gebremst. Zusammengeklappt ist SurbX 65 cm hoch und passt in den Kofferraum eines gängigen Pkw. Im Gegensatz zum Pkw liegen die Energiekosten je Kilometer im Cent-Bereich.

Der Fahrttest

SurbX (steht für „Surf the Box“) hat einen niedrigen Schwerpunkt, wird über ein 20 Zoll Hinterrad angetrieben und hat zwei lenkbare 16 Zoll Räder vorne. Es fährt sich äußerst agil und si-



Foto: Stefan Wildhirt

Matthias und Monika Reck mit dem Hessischen Staatspreis Energie

cher. Gemeinsam mit zwei anderen aus dem Heinerbike-Team konnte ich das einzigartige Fahrzeug ausgiebig testen und mich von dem hervorragenden Fahrverhalten überzeugen. Gesteuert wird durch Neigen der Lenkstange zur Seite und durch Gewichtsverlagerung. Die aufrechte Position ermöglicht eine gute Übersicht. Der Motor beschleunigt kraftvoll und gleichmäßig, gebremst wird in der Regel durch Temporücknahme und Rekuperation. Der Wendekreis beträgt 5,40 m und dank des Rückwärtsgangs gelingt das Wenden leicht.

Alle Testfahrer waren schnell von dem ausgereiften, hochwertigen Lastendreirad überzeugt. Auf unsere Anregung hin wird es zusätzlich eine auf 16 km/h gedrosselte Version geben.

Die Nutzung wird wohl eher im gewerblichen Bereich sein: Auf Messe- bzw. Werksgeländen, im Hafenbereich oder für die Zustellung. Der örtliche Postbote hat schon Interesse angemeldet.

Privatpersonen, die für etwa 8.000 € ein Fahrzeug suchen, um ihre Einkäufe mit einem platzsparenden modernen Fahrzeug effizient zu befördern, haben mit SurbX nun eine Alternative zum Lastenrad. Sowohl Getränkekisten als auch Obst und Gemüse können so gut bis vor die Haustür transportiert werden.

Das Start-Up aus Ober-Ramstadt freut sich über Bestellungen.

Jörn Strüber



Foto: M. Reck

Mobilität in Darmstadt: Die Zukunft wird digital

Die HEAG mobilo ist das öffentliche Verkehrsunternehmen der Stadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg. Bettina Clüsserath ist seit August 2020 in der Doppelspitze des Mobilitätsdienstleisters. Im Interview mit dem Kettenblatt bespricht Sie ihre Vision für die Zukunft des öffentlichen Personennahverkehrs in Südhessen.

Welche wichtigen beruflichen Stationen haben Sie, Frau Clüsserath, bisher durchlaufen? Welche Erfahrungen helfen Ihnen in der neuen Position in Darmstadt?

Bevor ich im August letzten Jahres hier bei der HEAG mobilo in die gemeinsame Geschäftsführung mit Herrn Dirmeier eingestiegen bin, war ich vier Jahre lang bei der Mainzer Verkehrsgesellschaft tätig. Dort habe ich zuletzt das gesamte Fahrpersonal für Busse und Straßenbahnen verantwortet, nachdem ich zuvor gemeinsam mit der Geschäftsführung eine sehr intensive Strategieentwicklung für die Mainzer Mobilität vorangetrieben hatte. Diese Erfahrungen sind sehr wertvoll, da die HEAG mobilo sich ja auch seit einigen Jahren mit neuen Mobilitätsthemen und der Digitalisierung beschäftigt. Hier kann ich sehr gut anknüpfen. Davor war ich 20 Jahre lang bei einer internationalen IT-Beratung tätig, in der ich IT-Projekte in allen Phasen begleitet, aber auch Funktionen im Controlling und Finanzwesen übernommen habe. Dies zeigt, dass ich sehr breit aufgestellt bin und somit gut gerüstet für die aktuellen Herausforderungen in einem Verkehrsunternehmen.

Darmstadt wächst und die Infrastruktur wächst mit: Wie geht es mit der Lichtwiesenbahn voran? Wo stehen die Planungen zur Anbindung des Ludwigshöviertels?

Bei beiden Infrastrukturprojekten haben wir wichtige Meilensteine erreicht. Für die Lichtwiesenbahn wurden im vergangenen Sommer das Gleisdreieck in der Nieder-Ramstädter Straße und die Haltestelle „Hochschulstadion“ gebaut, aktuell verlegen wir die Gleise entlang des Lichtwiesenwegs und stellen die Fahrleitungsmaste. Dadurch wird jetzt auch für alle sichtbar, dass der Campus Lichtwiese und das Hörsaal- und Medienzentrum endlich die Straßenbahnanbindung erhalten, die die Busse im Woogsviertel entlasten.

Auch bei der Anbindung des Ludwigshöviertels geht es voran: Im Februar haben der Magistrat und im Anschluss die Stadtverordnetenversammlung die Umsetzung der Vorzugsvariante beschlossen. Vorzugsvariante bedeutet in dem Fall: Eine neue zweigleisige Wendeschleife an der Lichtenbergschule und ein Gleisdreieck an der Heidelberger Straße auf Höhe der heutigen Einmündung der Cooperstraße. Jetzt widmen wir uns der Entwurfs- und anschließend der Genehmigungsplanung, um auch dieses wichtige Projekt schnell voranzubringen.

Zu beiden Projekten haben wir auch Webseiten mit vielen Hintergrundinformationen zum Projektverlauf: lichtwiesenbahn.de und anbindung-lhv.de.

Als VCD bewegt uns, dass alle an ihr Ziel kommen. Zentrale Knotenpunkte wie der Luisenplatz oder Umstiege am Stadtrand, z. B. Böllenfalltor und Ostbahnhof, sind nicht durchgängig barrierefrei. Wie gehen Sie das an?

Natürlich hätten auch wir gerne ausschließlich barrierefreie Haltestellen und das so schnell wie möglich. Leider gibt es aber immer wieder Probleme in der Umsetzung.

Was die Barrierefreiheit bei Straßenbahnen angeht, bieten wir



Foto: HEAG mobilo GmbH

Dipl.-Wi.-Math. Bettina Clüsserath, Geschäftsführerin der HEAG mobilo GmbH.

unseren Fahrgästen schon heute einen sehr hohen Standard: Alle Haltepunkte im Landkreis sind entsprechend ausgebaut, in den Osterferien ist die Haltestelle „Bessunger Straße“ stadteinwärts an der Reihe. Weitere Haltestellen folgen in den nächsten Jahren, so dass wir den Anteil barrierefreier Haltepunkte, der jetzt schon über 75 Prozent liegt, weiter erhöhen können. Ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle „Böllenfälltör“ ist aus baulichen, des Luisenplatzes aus städtebaulichen Gründen leider nicht möglich. Die Bus-Haltestellen am Ostbahnhof liegen, wie alle reinen Bushaltestellen im Stadtgebiet, ja in der Zuständigkeit der Stadt.

Wir befürworten den Ausbau der Straßenbahn. An vielen Stellen geht das mit Planungen von Fahrleitungsmasten auf Gehwegen einher. Beispielwiese in der Frankfurter Straße (Projekt DAVIA) oder in Bessungen entlang der Linie 3: Wie bringen Sie städtebauliche Aspekte mit den verkehrlichen in Einklang?

Indem wir uns in beiden Fällen und auch an anderen Stellen, wenn es um unsere Fahrleitungen geht, eng mit dem Stadtplanungsamt sowie dem Mobilitätsamt fachlich abstimmen und versuchen, eine gute Lösung für alle Belange und Verkehrsteilnehmer*innen zu finden. Dazu gehört natürlich auch der Dialog mit den betroffenen Anwohner*innen und Eigentümer*innen sowie mit Verbänden, die wichtige Positionen und Perspektiven einbringen.

Um die Zukunft zu sichern, verfolgen wir interessiert das Vorhaben für einen neuen Betriebshof in Wixhausen: Wo steht die Planung, wann bekommt unser nördlicher Stadtteil eine Straßenbahnanbindung?

Derzeit ist in Zusammenarbeit mit der Wissenschaftsstadt Darmstadt eine Machbarkeitsstudie in der Planung.

Auch über die Grenzen der Stadt Darmstadt soll der ÖPNV verbessert werden. Hier wäre die Straßenbahnverlängerung nach Weiterstadt und in den östlichen Landkreis zu nennen: Wie geht es weiter? Welche alternativen Konzepte wurden geprüft und verworfen?

Für die Erschließung des Ostkreises mit der Straßenbahn und die Erweiterung unseres Netzes nach Weiterstadt haben wir im vergangenen Jahr beschlossen, die Projektgesellschaft Stradadi GmbH zusammen mit der Wissenschaftsstadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg zu gründen. In beide Richtun-

gen werden jetzt die Planungen vertieft und weitere Untersuchungen zur Umsetzbarkeit durchgeführt.

Der ÖPNV soll insgesamt weniger CO² und Feinstaub ausstoßen. Welche Erfahrungen liegen mit den neuen batterieelektrischen E-Bussen vor? Welche Bedeutung messen Sie Wasserstoffantrieben oder anderen Konzepten bei? Wird es Ladeinfrastruktur nur an den Endhaltestellen geben?

Wir haben mit unseren ersten sechs Fahrzeugen gute Erfahrungen gemacht, bereits in diesem Jahr werden wir im dritten Quartal 24 weitere Fahrzeuge geliefert bekommen und damit den Anteil der batteriebetriebenen Busse in unserer Flotte auf 30 Prozent erhöhen. Bis 2025 werden dann alle unsere Busse elektrisch betrieben werden.

Die komplette Ladeinfrastruktur befindet sich in unserem Betriebshof am Böllenfalltor. Ladestationen auf unserem Betriebshof lassen sich nicht nur einfach überwachen und steuern, sondern ermöglichen uns auch größtmögliche Flexibilität, da der Betriebshof jederzeit angefahren werden kann.

Bei dem Energiespeicher für den elektrischen Antrieb sind wir technologieoffen. Derzeit gibt es weder eine Tankstelle für Wasserstoff, die wir sinnvoll anfahren könnten, noch sind die Busse mit Brennstoffzelle und Wasserstoffspeicher wirtschaftlich zu beschaffen und zu betreiben. Wir sind Mitglied im Hessischen Brennstoffzellencluster und beobachten die Entwicklungen auf diesem Gebiet sehr genau.

Eingangs haben Sie Ihren IT-Hintergrund erläutert. Wo steht die HEAG mobilo bei digitalen Prozessen, intern wie auf Kund*innenseite? Kann ich künftig alle Fahrscheine im Nah- und Fernverkehr, Mieträder, Roller, Taxi und Carsharing in einer App buchen?

Unseren Fahrgästen alle Mobilitätsdienstleistungen in einer App anzubieten, ist unser langfristiges Ziel. Aktuell gilt es da aber noch einige Hürden zu überwinden, sei es beim Datenschutz oder wenn es um die Weitergabe von Kund*innendaten von und an andere Anbieter geht. Auch rechtlich und abrechnungstechnisch ist noch Einiges zu klären.

Zeigt mir die Straßenbahn vor dem Umstieg die Zahl der verfügbaren Mietfahrräder an?

Ja! Was unsere Linienvorlaufanzeige in den Straßenbahnen angeht, sind wir mit der Vernetzung der Mobilitätsformen schon einen Schritt weiter. Noch in der ersten Jahreshälfte sehen unsere Fahrgäste, wie viele Leihfahrräder und Mietautos sich an der

nächsten Haltestelle befinden.

Warum gibt es so viele verschiedene Displays für die Fahrgastinformation an Haltestellen (graue Stellen, blaue Paddel mit Monitor, Matrixanzeige bei gelber Schrift, Spezialtypen am Vorplatz des Hauptbahnhofs etc.)?

Auch unser Wunsch ist es, in der digitalen Fahrgastinformation ein einheitliches Bild abzugeben. Gleichzeitig müssen wir auch die Wirtschaftlichkeit im Blick haben. Funktionierende Geräte nur wegen der Optik auszutauschen, kommt für uns nicht infrage. Wir orientieren uns dabei auch mit Augenmaß an der Situation vor Ort. An großen Umstiegshaltestellen wie dem Hauptbahnhof oder dem Luisenplatz brauchen wir eine leuchtstarke, weithin sichtbare Anzeige, damit unsere Fahrgäste und gerade Besucher*innen von außerhalb Darmstadts sich zurechtfinden. An kleineren Haltestellen reicht oft schon ein ins Haltestellen-Paddel integrierter Anzeiger, der mit Batterien betrieben wird.

Das WLAN an Haltestellen und in den Fahrzeugen wurde kräftig ausgebaut. Welche Erfahrungen haben Sie gesammelt, welche Ausbaupfade liegen noch vor uns?

Alle unsere Busse und Straßenbahnen sind mit einer WLAN-Anbindung ausgestattet, welche kompatibel zum „Wifi Darmstadt“ der Wissenschaftsstadt Darmstadt ist. Darauf haben unsere Fahrgäste auch an zentralen Haltestellen in der Innenstadt und den Endhaltestellen unserer Straßenbahnlinien Zugriff. Die Rückmeldungen dazu sind übrigens ausnehmend positiv, wahrscheinlich auch, weil es anders als bei anderen öffentlichen WLANs keine Volumenbegrenzung oder Drosselung der Geschwindigkeit gibt.

Welche digitalen Angebote haben wir noch zu erwarten?

Zwei wichtige digitale Projekte werden dieses Jahr dominieren: Zum einen das im Januar gestartete Handyticket, über das man Fahrkarten einfach in unserer vielseitigen HEAG mobilo App kaufen kann. Zum anderen der HeinerLiner. Mit unserem On-Demand-Shuttle ergänzen wir unser Mobilitätsangebot um eine weitere Säule für alle, die das Auto stehen lassen wollen. Sie können einen elektrisch angetriebenen HeinerLiner individuell buchen, sich an einer virtuellen Haltestelle abholen lassen, gemeinsam mit anderen Fahrgästen fahren (Pooling) und an einer anderen virtuellen Haltestelle wieder aussteigen. Von der Buchung und der Streckenführung des Fahrzeugs über virtuelle Haltestellen bis hin zur Abrechnung laufen fast alle Prozesse digital.

Das Interview führte David Grünwald

Impressum

Herausgeber:

ADFC Darmstadt-Dieburg e.V.

Erscheinungsweise:

halbjährlich

Verantwortlich:

Annelie v. Arnim

Burkhard Walger

Redaktion:

Helga Hofmann

Klaus Görden

Satz und Layout:

Burkhard Walger

Titelbild:

Helga Hofmann

Auflage:

2500 Exemplare

Anzeigenschluss 2-2021:

30. Oktober 2021

Redaktionsschluss 2-2021:

16. Oktober 2021

Internet:

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

eMail:

redaktion@magazin-kettenblatt.de

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

ISSN 2199-9546



Ankommen ist einfach.



sparkasse-darmstadt.de

Wenn man auch bei seinen finanziellen Aktivitäten auf die richtige Bewegung setzt. Ihre Sparkasse unterstützt Sie bei allen Themen rund ums Geld. Damit kommen Sie sicher an Ihr Ziel.

Wenn's um Geld geht
 **Sparkasse
Darmstadt**