

Kettenblatt

DAS FAHRRADMAGAZIN FÜR SÜDHESSEN



VERKEHRS WENDE HESSEN



Jetzt unterschreiben!

Unterschriftbogen hier im Heft!

Editorial

Liebe Leser*innen,

in dieser Ausgabe unseres Magazins Kettenblatt berichten wir gleich über zwei große Kampagnen, in denen sich der ADFC Darmstadt-Dieburg gerade engagiert. Die Unterschriftensammlung für ein Volksbegehren zur Verkehrswende in Hessen gehen wir gemeinsam mit starken Partnern an. VCD, FUSS e. V., die hessischen Radentscheide und zahlreiche andere Initiativen sind dabei. Alle Informationen finden Sie in dieser Ausgabe. Die inneren Doppelseiten können Sie heraustrennen, unterschreiben und z. B. in unserem Büro am Gleis 66 abgeben.

Auch bei unserer Kampagne „Abstand messen“ sind wir nicht auf uns allein gestellt. Die Einladung an unsere Aktiven, sich an der Kampagne zu beteiligen, ist zwar nahezu ohne Echo geblieben. Dafür haben sich allerdings auf einen Bericht bei hessenschau.de knapp 50 Menschen gemeldet, die uns unterstützen werden. Seit einiger Zeit sind also unsere OpenBikeSensoren an den Rädern der Unterstützer*innen zunächst auf Darmstadts Straßen unterwegs und messen den Abstand zu überholenden Autos und LKWs.

In einem interessanten Interview haben wir nach seiner Wiederwahl mit Landrat Klaus Peter Schellhaas über lange Planungsprozesse, umgesetzte Ziele, Elterntaxis und vieles mehr gesprochen.

Am 16. Juni wurde am Hauptbahnhof die inklusive Werkstatt am Gleis 66 eingeweiht und der ADFC Darmstadt-Dieburg hat – endlich – wieder ein eigenes Büro.

Nachdem 2020 der Fahrradaktionstag auf dem Marktplatz Pandemie-bedingt ausgefallen war, fand er 2021 mit einem entsprechenden Hygienekonzept wieder statt. Selbstverständlich war auch der ADFC Darmstadt-Dieburg dabei und hat die Gelegenheit genutzt, erste Unterschriften für die Verkehrswende zu sammeln. Annelie fasst unsere Eindrücke zusammen.

Für diese Ausgabe konnten wir gleich mehrere neue Autoren und Autorinnen gewinnen: Silke Westermeier berichtet über spannendes Fahrradfahren in Amsterdam, Sandra Gallei über Radfahren in und um Pfungstadt sowie Michael Kudlich über die zweite Kidical Mass in Mühlthal. Vielen Dank dafür.

Natürlich dürfen auch bewährte Themen nicht zu kurz kommen. Andreas berichtet von einer 10-tägigen Radtour in den Dolomiten „von Osttirol über Südtirol nach Tirol“. Neben reichlich km und Höhenmetern blieb sogar noch Luft für eine Wanderpause. Von Darmstadt aus haben Vera und Helga den hinteren Taunus erkundet. Ihr Fazit: Es lohnt sich.

Gelegentlich hat man beim Radfahren nicht so viel Spaß, wie

man haben könnte. Kniebeschmerzen oder gar die Folgen einer Operation machen einen Neuanfang auf dem Rad schwer. Ich habe - aus gegebenem Anlass - eine Tretkurbelverkürzung ausprobiert und bin begeistert.

Nachdem wir in den letzten Ausgaben regelmäßig über Fahrradhersteller in der (erweiterten) Region berichtet haben, zieht Xavier heute ein letztes Fazit.

Burkhard liefert uns einen historischen Abriss über die Entwicklung der Fahrradbeleuchtung.

Helga räumt mit dem Vorurteil auf, dass der Wegfall von Parkplätzen und die Förderung der Nahmobilität Nachteile für den stationären Einzelhandel bringt. Ganz im Gegenteil, wo auch immer man genau hinschaut, stellt sich heraus, dass Radfahrerinnen und Fußgänger zwar bei einem Einkauf nicht so viel weg-schleppen, dafür aber öfter kommen. In Summe profitiert der Einzelhandel, und das ist gut so.

Auch für diese Ausgabe hat uns der VCD interessante Beiträge geliefert. David Grünwald hat mit dem neuen Stadtrat der Stadt Darmstadt, Michael Kolmer, ein Gespräch über Tempo 30 geführt. Welche Möglichkeiten hat die Stadt Darmstadt und welche Chancen räumt man der „Städteinitiative Tempo 30“ ein?

Ein Bericht über einen neuen Fahrradhersteller in Wiesbaden, eine Fahrradtour im immer fahrradfreundlicheren Paris sowie über den Parking Day in der Rheinstraße runden die Beiträge des VCD ab.

Liebe Leser*innen, ich bin sicher, wir haben Ihnen auch in dieser Ausgabe interessante Themen präsentiert und die Zusammenstellung findet Ihren Beifall. Wir bitten wie immer um Ihr Feedback, egal ob positiv oder negativ. Wir laden Sie auch gerne ein, sich an der Erstellung der nächsten Ausgabe zu beteiligen.

Fahren Sie unfallfrei und bleiben Sie gesund.

Klaus Görger



Inhalt

Editorial	2	Rundtour im Taunus: Ems- und Wörsbachtal	18
Gute Mobilität für alle	3	Kurbelarmverkürzer -	
Die Kampagne „Abstand messen“ des		nach der OP früher wieder auf's Rad	19
ADFC Darmstadt-Dieburg	4	Licht ist Leben	20
Interview mit Landrat Klaus Peter Schellhaas	6	Fahrradhersteller aus der Region	21
Gleis 66 am Hauptbahnhof Darmstadt:		Radverkehr belebt Geschäfte	22
Fahrradwerkstatt und ADFC-Büro	8	Michael Kolmer im Gespräch mit dem VCD	23
Darmstädter Fahrradaktionstag 2021	9	Das cluuv® e-cargo	25
Radfahren mit Kindern in Amsterdam	10	Paris à vélo, le bon plan	26
„Kidical Mass“ rollt wieder durch Mühlthal	11	PARK(ing) Day 2021	27
Pfungstadt mit dem Rad	12	Impressum	27
Tirol quer	17		

Gute Mobilität für alle

Start der Unterschriftensammlung für ein Verkehrswende-Volksbegehren in Hessen



Foto: Tim Becker

V.l.n.r. Stephan Voeth (VCD Hessen), Katalin Saary (FUSS e.V.) und Robert Wöhler (ADFC Hessen)

Seit dem 1. September sammelt das Bündnis Unterschriften wahlberechtigter Bürger*innen in Hessen, um die Zulassung des Volksbegehrens formal zu beantragen. Unterstützung kommt von BUND Hessen, Greenpeace, Naturfreunde Hessen und Pro-Bahn Hessen. Nach Ansicht des Bündnisses ist ein Volksbegehren die beste Möglichkeit, die notwendigen Voraussetzungen für die Verkehrswende spürbar zu beschleunigen.

Das Landesgesetz soll die Verkehrsarten des Umweltverbundes – zu Fuß gehen, Radfahren sowie Bus und Bahn – so attraktiv machen, dass hierdurch mindestens 65 Prozent des Personenverkehrs in Hessen bewältigt werden. Dazu ist eine Erhöhung um rund 20 Prozentpunkte erforderlich. „Hessen braucht eine echte Verkehrswende, um eine gute Mobilität für alle, mehr Verkehrssicherheit, eine höhere Lebensqualität in Städten und Gemeinden und effektiven Klimaschutz zu verwirklichen“, sagte Robert Wöhler aus Kassel bei der Pressekonferenz zum Start der Unterschriftensammlung in Frankfurt. Er ist einer der drei Vertrauensleute des Volksbegehrens und Campaigner für die Verkehrswende Hessen.

Vier wichtige Ziele will das Gesetz erreichen:

Erstens soll die Verkehrssicherheit erheblich verbessert werden, besonders auf Schulwegen. Zweitens soll es mehr Platz für breite Gehwege und ein Hauptfußwegenetz in jedem Ort geschaffen werden. Ein landesweites Radnetz soll drittens die Verbindungen zwischen Städten und Gemeinden deutlich verbessern, während innerorts breite, durchgängige Radwege die Verkehrswende voranbringen.

„Insgesamt muss es viel mehr attraktive Alternativen zum Autoverkehr vor allem in den ländlichen Regionen Hessens geben“, fordert Vertrauensperson Stephan Voeth aus Darmstadt. Daher soll viertens der ÖPNV hessenweit ein flächendeckendes Liniennetz mit gut eingetakteten Fahrten anbieten. Zwischen 5 Uhr früh und 23 Uhr abends soll von jedem Ort aus einmal pro Stunde das nächste Mittel- oder Oberzentrum erreichbar sein.

Bei der Ausgestaltung des Verkehrswendegesetzes war zu berücksichtigen, dass keine Bundesbestimmungen verändert werden können und auch kein Eingriff in den Haushalt und in die

kommunale Selbstverwaltung erfolgen durfte. „Umso wichtiger ist die Umsetzung des Möglichen. Dazu muss es in Hessen eine bessere Verknüpfung von Information und eine zügige Umsetzung von Konzepten, Planung und Bau für die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität geben“, betonte Vertrauensperson Katalin Saary, Verkehrsplanerin aus Reinheim.

Mit dem Unterschreiben der ersten Antragsblätter durch die drei Vertrauenspersonen hat die Unterschriftensammlung formaljuristisch offiziell begonnen (siehe Bild). Direkt danach begannen Aktive bereits Unterschriften von Bürger*innen in den Straßen Frankfurts zu sammeln. Im Laufe der kommenden Wochen wird es auch in weiteren hessischen Kommunen die Möglichkeit geben, das geplante Volksbegehren zu unterstützen. Für dessen Zulassung sind 45.000 Unterschriften wahlberechtigter Bürger*innen mit Wohnsitz in Hessen nötig. Unterstützung sucht die Kampagne durch ehrenamtliche Mitarbeit und durch Spenden. Infos: verkehrswende-hessen.de

Torsten Willner, Pressesprecher ADFC Hessen

Robert Wöhler aus Kassel wirkte von Beginn an bei der Erarbeitung des Verkehrswendegesetzes und der Kampagnenplanung mit. Zunächst als Mitglied des ADFC-Landesvorstands, aus dem er Mitte August ausschied, um seither als hauptamtlicher Campaigner für das Volksbegehren „Verkehrswende in Hessen“ zu arbeiten.

Kontakt: robert.woehler@verkehrswende-hessen.de

Volksbegehren jetzt unterschreiben!

Die vier Seiten in der Mitte des Heftes sind ein offizielles Unterschriftenblatt für das Volksbegehren „Verkehrswende in Hessen“. Wer eine der erforderlichen 45.000 Unterschriften leisten will, füllt die erste Seite aus und trennt die gesamten vier Seiten zusammenhängend (das ist wichtig!) aus dem Heft. Das Blatt kann dann in den Briefkasten des ADFC Darmstadt Dieburg in der Einfahrt des Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof Darmstadt eingeworfen oder bei einer der hier genannten Sammelstellen: verkehrswende-hessen.de/sammelstellen abgegeben werden.

Die Kampagne „Abstand messen“ des ADFC Darmstadt-Dieburg

Oder: Mehr Sicherheit für den Radverkehr

Foto: Klaus Götgen



Auch am Rennrad macht der Sensor eine gute Figur.

Im Mai 2020 haben wir unsere Kampagne „Abstand halten“ gestartet. Zuerst war unsere Graphik auf fünf Bussen der Heag mobil zu sehen. Im Lauf der Zeit folgten bis heute immerhin 19 Kommunen im Landkreis Darmstadt-Dieburg unserer Einladung, auf großen Bannern auf den gesetzlich vorgeschriebenen Überholabstand von 1,5 m innerorts bzw. 2,0 m außerorts hinzuweisen. Seitdem hängen rund 60 dieser Banner im Landkreis.

Wie alles begann

Bereits vor ca. drei Jahren hat die TAZ in Berlin ein Projekt gestartet, mit dem die Abstände beim Überholen von Fahrrädern gemessen wurden. Der „Radmesser“, der damals verwendet wurde, war das Vorbild für die OpenBikeSensoren, die wir in unserer Kampagne „Abstand messen“ in Darmstadt einsetzen.

Nach dieser Idee wurden dann in einem Community-Projekt stufenweise die heutigen OpenBikeSensoren entwickelt. Gemeinsam wurden Hard-, Software und die Gehäuse designed. Stand heute können sich Interessent*innen entweder an einer Sammelbestellung beteiligen oder die Bauteile anhand der Materialliste selbst bestellen.

Der Start des Projekts in Darmstadt

Nachdem uns ADFC-Mitglied Achim Knick auf die Aktivitäten in Stuttgart hingewiesen hat, beschloss der Vorstand des ADFC Darmstadt-Dieburg, das als Projektidee zu prüfen. Bei OpenBikeSensor.org hat man uns recht schnell klar gemacht, dass wir mit unserem Wunsch, Bauteile für 30 Sensoren zu bestellen, den üblichen Rahmen der Sammelbestellungen sprengen würden. Ein glücklicher Zufall, dass Mario (die Mitglieder des OBS-Teams werden nur mit Vornamen genannt) sich bereit erklärt hat, für uns die Bestellung zu veranlassen und zu gegebener Zeit auch die Gehäuse auf 3D-Druckern zu drucken. Gemeinsam mit Paul wurde entschieden, auf welchem dokumentierten Entwicklungsstand unser Projekt aufsetzen sollte. Dann wurden die Bestelllisten angepasst und eine längere Wartephase begann, da die Mehrzahl der Bauteile, um die Kosten beherrschbar zu halten, in China bestellt wurde. In der Zwischenzeit haben wir das Team zusammengestellt, das am Ende die Lötarbeiten übernehmen wollte. Zu Mario und Paul haben sich noch Burkhard, Martin und Philip zugesellt. Ein Team technik- und IT-affiner Aktiver zu rekrutieren, ist für ein solches Projekt essentiell.

Rückschläge

Als dann langsam die Lieferungen eintrafen, hatten wir auch gleich die ersten Rückschläge zu verkraften. Einige der bestellten Bauteile wie z. B. die Akkus sowie die Ultraschallsensoren entsprachen nicht der angegebenen Spezifikation und waren deshalb nicht zu gebrauchen. Wir mussten also alternative Lieferanten ausfindig machen und dort neu bestellen. Die Fehllieferungen mussten zurückgeschickt werden. Da fiel einiges an Arbeit an, die wir vorher nicht eingeplant hatten.

Öffentlichkeitsarbeit

Zunächst konnten wir durch einen Zufall frühzeitig das Darmstädter Echo für einen Beitrag zu unserem Vorhaben gewinnen. So erschien bereits am 14.4.2021 ein erster Artikel im DE, in dem unsere Kampagne „Abstand messen“ erstmals vorgestellt wurde. Zu dem Zeitpunkt war Mario noch dabei, die Bestellungen zusammen zu stellen. Wir konnten also noch überhaupt nichts vorzeigen.

Im Anschluss habe ich dann am 13.5.2021 bei Radio Darmstadt im Chaos Radio gemeinsam mit Thomas Obst und Benjamin Bös vom OpenBikeSensor-Team eine Sendung bestritten, die Benny Hagemann moderiert hat. Es war auch für mich interessant, von Thomas und Benjamin zu hören, wie sich das Projekt in relativ kurzer Zeit entwickelt hat und immer noch weiterwächst.

Lötarbeiten

Ende Mai war ein Großteil der Elektronikteile geliefert und die Bausätze konnten zusammengestellt werden. Mit rund 50 Bauteilen pro Bausatz war auch das eine nicht zu unterschätzende Arbeit. Das Material – gelegentlich auch Werkzeug – habe ich mit dem Fahrrad mal in der Satteltasche, mal im Rucksack zwischen Hergershausen, Darmstadt, Mühlthal und Braunshardt hin und her transportiert. Inzwischen sind auf diesen Wegen deutlich über 400 km zustande gekommen.

Anfang Juni konnten wir dann endlich anfangen, das erste OBS zu löten und zusammenzubauen. Dabei mussten wir feststellen, dass die Displays leider nicht in die bereits gedruckten Gehäuse passten. Auch hier musste noch eine Ersatzbeschaffung erfolgen und das Warten auf die Lieferung begann erneut. Es wurde dann Ende Juni, bis alle „Löter“ ernsthaft anfangen konnten, ihre Lötcolben anzuheizen.

Philip in der Rolle als „Löter“ und „Reparierer“:

„Nach Abschluss des Lötens war ich beim ersten Ausgabetreffen dabei. Einen Dämpfer erhielten wir, als gleich die ersten kleineren Probleme auftauchten: GPS-Aussetzer, fehlerhafte Sensoren, Probleme mit der SD-Karte... Mit dem Schaltplans ging's auf eine spannende Fehlersuche. Hier musste eine Lötstelle nachgebessert, dort ein Kontakt neu gecrimpt werden... Besonders hartnäckige Störungen erforderten den Austausch einzelner Module. Jetzt nur noch auf die Kabelführung beim Einbauen achten, und die OBS waren so gut wie neu.“

Projektorganisation

Damit wir uneingeschränkt über die Daten verfügen können, haben wir eine Nutzungsvereinbarung entworfen, der die Fahrer*innen zustimmen mussten, bevor wir ihnen die Geräte zur

Verfügung gestellt haben. Wesentliche Klauseln sind zum einen die Nutzungsrechte, die uns die Fahrerinnen und Fahrer unbeschränkt und unwiderruflich übertragen. Das verschafft uns die Möglichkeit, die Daten später in andere Datensammlungen zu überführen. Zum anderen regelt die Nutzungsvereinbarung die Verarbeitung personenbezogener Daten, soweit sie im Rahmen des Projekts anfallen. Um die Privatsphäre zusätzlich zu schützen, erlaubt die OBS-Software, eine Privacy Area um den Wohnort einzurichten, in der nicht aufgezeichnet wird.

In einer Handreichung werden die wesentlichen Features sowie der Umgang mit dem OBS dargestellt.

Paul in der Rolle als Organisator für Lötarbeiten und Server-Plattform:

„Der enge Zeitplan sorgte zuweilen für Stress: Kaum reichten die Teile, um die ersten Testgeräte zusammen zu bauen, musste ich an mehreren Fronten kämpfen: Die Arbeiten liefen jetzt parallel: Geräte löten, und eine Test- und Produktivinstanz der Serversoftware aufsetzen, Testdaten erheben (=Radfahren) und die Auswertung lauffähig bekommen. Aber am Ende lohnte es sich - so wurden noch im Sommer 2021 die ersten Daten gesammelt.“

Messszenario

Unseren „Messfahrer*innen“ haben wir einige Anforderungen mit auf den Weg gegeben, speziell wo sie messen sollen und wo nicht. Wir haben die Fahrer*innen gebeten auf der Fahrbahn, auf Schutzstreifen, auf Radfahrstreifen sowie auf Bedarfsstreifen Überholvorgänge zu protokollieren. Sobald sich das Rad auf baulich angelegten Radwegen bewegte, die ausreichend breit sind, sollte nicht protokolliert werden.

Auslieferung

Auf unterschiedlichen Wegen hatten wir „Messfahrer*innen“ angeworben, die bereit waren, auf ihren täglichen Wegen mit einem OBS am Rad Überholvorgänge zu protokollieren. Bei einem Termin am Gleis 66 haben wir jeweils einer Gruppe von Fahrern die OBS ausgehändigt, montiert und sie nach einer kurzen Einweisung auf die Reise geschickt.

Weitere Fertigung

Natürlich haben Burkhard, Martin, Paul und Philip fleißig weitergelötet und inzwischen unsere 20 OBS fertig gestellt. Vielen Dank für die unermüdliche Arbeit sowie den ständigen Austausch, wenn Probleme zu beheben waren. Einige Geräte mussten nachgearbeitet werden, die ersten brauchten auch schon eine Reparatur – ist halt alles Handarbeit.

Noch mal Öffentlichkeitsarbeit

Am 30.8.2021 habe ich mich mit einer Reporterin des Darmstädter Echos zu einem Pressetermin am Gleis 66 verabredet. Nach einem ausführlichen Gespräch über unsere Kampagne sowie einer kurzen Einführung in die Technik sind wir zu einer gemeinsamen Fahrt gestartet. Dabei haben wir einige kritische Stellen im Darmstädter Straßennetz befahren. Am 6.9.2021 stand der Bericht dann im Echo und hat uns einige weitere „Messfahrer“ beschert.

Am 26.9.2021 erschien bei Hessenschau.de ein weiterer ausführlicher Bericht über die Kampagne „Abstand messen“. Von dem Presseecho sind wir heute noch geflasht. Es haben sich weit rund 50 Kandidat*innen gemeldet, die wir peu à peu mit Geräten ausstatten.

Aktueller Stand

Inzwischen sind alle 20 OBS auf Darmstadts Straßen unterwegs und wir sind auf einem guten Weg, ausreichend Überholvorgänge zu protokollieren, um ein Bild von Darmstadts Straßen zu kartieren.

Ausblick

Wir werden als nächstes die Messergebnisse in Darmstadt analysieren und mit dem Mobilitätsamt der Stadt kommunizieren. Für Stellen im Straßennetz, an denen es besonders viele oder besonders gefährliche Überholvorgänge gab, werden wir versuchen, möglichst schnell eine Abhilfe zu finden.

Einen Teil der OBS werden wir auch weiterhin an „Messfahrer*innen“ in die Kreiskommunen weitergeben. Sobald dort eine relevante Menge Messungen vorliegt, werden wir auch hier die Daten auswerten und mit den jeweiligen Initiativen vor Ort sowie den zuständigen Behörden diskutieren.

Fazit

Der Arbeits- und Organisationsaufwand für eine solche Kampagne ist erheblich und sollte keinesfalls unterschätzt werden. Unsere Entscheidung, frühzeitig anzufangen hat uns sicher einiges an zusätzlicher Arbeit gebracht, uns aber auch in die Lage versetzt, als eines der ersten größeren Projekte aktiv zu werden.

Mein persönliches Fazit: Ich würde es – vermutlich – wieder tun.

Klaus Görgen

Helga in der Rolle als Messfahrerin:

„Das Fahren mit dem OBS verändert die Perspektive. Auf Landstraßen ist es längst nicht so schlimm wie befürchtet – die meisten überholen mit passablem Abstand. Misst man in der Stadt, wird einem dagegen so richtig klar, wie riskant es manchmal zugeht. Wird das knappe Überholmanöver auch noch digital visualisiert, dann wundert man sich, wie man wieder heil nach Hause kommen konnte.“

Test der Elektronik.

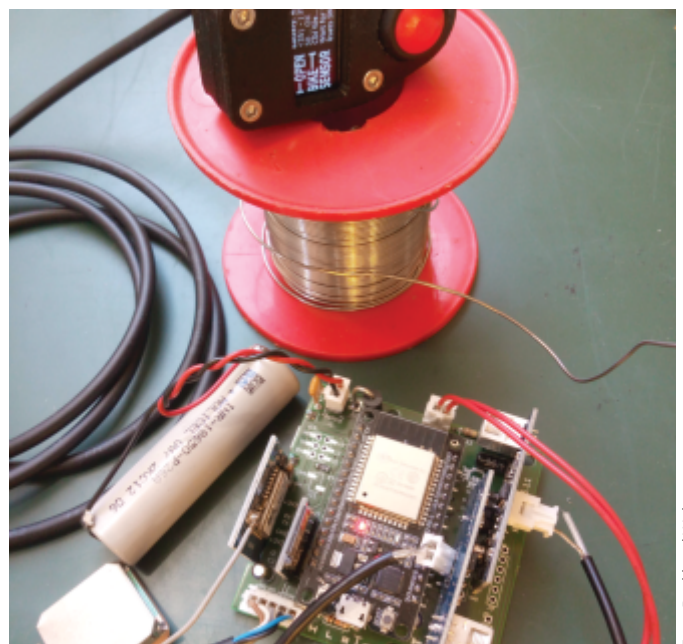


Foto: Burkhard Walger

Interview mit Landrat Klaus Peter Schellhaas

Über lange Planungsprozesse, umgesetzte Ziele, Elterntaxis und vieles mehr



Foto: Martin Diehl

Magazin Kettenblatt: Herr Landrat, der Landkreis Darmstadt-Dieburg gibt auf der eigenen Homepage an, die „fünftreichste Region in Europa“ zu sein. Trifft das aus Ihrer Sicht auch auf den heutigen Zustand der Radverkehrsinfrastruktur im Landkreis zu?

Landrat Klaus Peter Schellhaas: In der Tat gehören wir zu einer der wirtschaftsstärkeren Regionen Europas. Das hat vor allem mit dem materiellen Wohlstand der Menschen zu tun, die hier leben.

Dieser Wohlstand ist eng mit verdichtetem Lebensraum und harter Flächenkonkurrenz verbunden. Darunter leidet die Entwicklung des Radverkehrs.

Premium E-Bikes von Fahrradherstellern wie Riese und Müller aus Mühlthal haben Menschen wieder für das Fahrrad begeistert. Unsere Freizeitradrouten sind stark frequentiert. Für den Radverkehr im Alltag ist vielerorts noch viel zu tun.

Der Radschnellweg zwischen Darmstadt und Frankfurt ist zwar streckenweise in der Bauphase. Rund um Darmstadt haben wir aber einen irrsinnigen Nachholbedarf an Radwegen, auch dort, wo wir selber an Kreisstraßen die Bauträger sind.

Wir haben 2018 für den Landkreis ein Radverkehrskonzept erstellen lassen, das wir dem Land Hessen und den Kommunen zur Verfügung gestellt haben. Dessen Umsetzung dauert jedoch lange, obwohl wir eine reiche Region sind. Obwohl, aber auch deshalb. Fluch und Segen!

Welche Maßnahmen aus diesem Konzept sind bis heute angestoßen worden?

Landrat Schellhaas: Derzeit haben wir einen Planungsauftrag bei Hessen Mobil für einen Radweg an der K138 zwischen Waschenbach und Frankenhausen (Ortsteile der Gemeinde Mühlthal, Anm. der Redaktion). Ferner wollen wir uns mit der Planung eines Radwegs an der K129 zwischen Ober-Ramstadt und Reinheim/Zeilhard beschäftigen.

Der Abschnitt des Radschnellwegs zwischen Darmstadt und Frankfurt bei Erzhausen ist schon gebaut. Wir beteiligen uns an der aktuellen Diskussion über die Weiterführung dieser Infrastruktur durch das Gebiet der Wissenschaftsstadt Darmstadt und weiter in Richtung Kreis Bergstraße und Rhein-Neckar.

Für die Vorplanung des Radschnellwegs zwischen Mainz-Wiesbaden und Darmstadt ist primär der Kreis Groß-Gerau zuständig. Dessen Weiterführung in Richtung Aschaffenburg über Roßdorf und den Ostkreis ist unsere Vision. Solche Projekte werden schnell skizziert, es dauert aber ewig, bis sie gebaut sind.

Außerdem wollen wir das Radverkehrsaufkommen genauer erfassen. Wir richten derzeit dort Dauerzählstellen ein, wo sie nach unseren Erkenntnissen für den Radverkehr relevant sind. Die Zählraten werden eine wesentliche Entscheidungshilfe bei der Auswahl von weiteren Betrachtungen und Planungen sein.

Darüber hinaus arbeiten wir eng mit der AGNH (Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen, www.nahmobil-hessen.de, Anm. der Redaktion) bei der Frage der Fördermöglichkeiten im Nahverkehr zusammen. Wir nehmen zudem am Radforum Südhessen aktiv teil.

Wir können die Zeiträume der Realisierung nicht verkürzen, das ist unser Problem. Dennoch will der Landkreis die Radverkehrsinfrastruktur weiterentwickeln, wohl wissend, dass der Radverkehr zur CO₂-Reduzierung beiträgt.

Welche Prioritäten haben Sie gesetzt und welchen Zeitplan mit dem Bund, dem Land Hessen und den 23 Kommunen des Landkreises verhandelt, um den Maßnahmenkatalog bis 2030 umzusetzen?

Landrat Schellhaas: Straßenbegleitende Radwege sind früher leider nicht systematisch mit geplant worden. Das holen wir heute an der K138 und der K129 nach – wie schon erwähnt.

2030 gilt für mich als Ehrenziel immer noch. Also bitte so zu verstehen, wie mit den Sternen: Man kann sie nicht erreichen, aber sich daran orientieren. Würden wir heute schon sagen, wir gehen auf 2040, wäre dies das vollkommen falsche Signal.

Mittlerweile dürfen wir die Planung von Radwegen an Kreisstraßen selber ausschreiben und an Planungsbüros vergeben. Das ist nach langer Diskussion mit Hessen Mobil ohne Zweifel ein großer Paradigmenwechsel. Dennoch müssen wir einsehen, dass die Planungskapazitäten auch in der Privatwirtschaft endlich sind.

Die wenigsten Straßen sind Kreisstraßen, wie sieht es mit den anderen aus?

Landrat Schellhaas: Wir lassen uns derzeit von Andreas Moritz beraten. Er war lange Zeit in federführender Position bei Hessen Mobil tätig. Als Fachmann, der die Gesprächspartner im Landesverkehrsministerium und bei Hessen Mobil kennt, leistet er in unserem Verwaltungsbereich bei der Wirtschafts-, Standort- und Regionalentwicklung wertvolle Hilfe für die Belange des Straßen- und Radwegebaus.

Dadurch gelang es uns, Planungsleistungen für die Optimierung

im Bestand der B45 zu übernehmen (Anm. der Red. zwischen Groß-Umstadt und Dieburg). Wir werden dabei den Radverkehr mitdenken. Ähnlich wollen wir an der B38 bei Groß-Biebrau vorgehen.

Sollte der Landkreis als Hauptinteressierter an der zeitplanmäßigen und vollständigen Umsetzung nicht den Hut aufsetzen und mit seiner Verwaltungskapazität die Federführung von den 25 restlichen, recht heterogenen „Bauherren“ übernehmen?

Landrat Schellhaas (schmunzelt): Was Sie eben mit Ihrer Frage skizziert haben, spielen wir gerade an der B45 und der B38 durch – wie schon erwähnt. Wir haben jetzt den Vertrag mit Hessen Mobil unterschrieben und planen die nächsten Schritte mit Planungsbüros. Damit haben wir als Landkreis für diese Projekte den Hut aufgesetzt, wie Sie es eben beschrieben haben. Die drei Kommunen (Dieburg, Groß-Umstadt und Groß-Biebrau) und der Landkreis sind gemeinsam federführend im Verfahren. Das hatten wir in der bisherigen Verwaltungs- und Planungspraxis noch nicht.

Und in einem solchen Rahmen stelle ich mir vor, dass wir die Umsetzung des Radverkehrskonzepts als gemeinsame Aufgabe der kommunalen Familie wahrnehmen könnten. Man braucht nur das Bekenntnis dafür. Was aber nicht heißt, dass der Landkreis alle Kosten übernimmt, das wäre totaler Quatsch.

Der motorisierte Pendelverkehr zwischen dem Landkreis und der Stadt Darmstadt ist seit Jahren ein ungelöstes Dauerproblem. Nennen wir ein Beispiel: Die an Darmstadt angrenzende Gemeinde Mühlthal ist bis heute trotz zahlreicher Vorschläge und Pläne weder an der B449 (Böllenfalltor) noch an der B426 (Felsnase/Eberstadt) für den Radverkehr an das Stadtgebiet angebunden. Was haben Sie hier als Landrat konkret vor, insbesondere in Kooperation mit dem Darmstädter Oberbürgermeister?

Landrat Schellhaas: (seufzt) Wir hatten vor Jahren in Mühlthal den Versuch unternommen an der Allee (B449) einen Radweg zu planen. Es ging um die abschüssige Strecke ab Ortseingang Traisa. Zwischen den Alleebäumen, dem Steinbruch und der Bahnstrecke konnte leider keine vernünftige Planungslösung gefunden werden.

Für den Bereich Böllenfalltor-Mühlthal war auf dem Verkehrsgipfel 2020 hingegen wohl eine Lösung durch den Wald im Gespräch. Thema der Diskussion war damals die Beschaffenheit des betroffenen Waldwegs, nämlich ob eine wassergebundene Oberfläche ausreichen würde oder man etwas Asphalt drüber machen sollte. So weit sind wir mindestens in diesen Vorüberlegungen gegangen. Das heutige Gespräch nehme ich gerne zum Anlass, mich bei der Stadt Darmstadt zu erkundigen.

An der Felsnase dagegen sind die Planungen für einen Radweg an der viel befahrenen B426 grandios gescheitert – u.a. durch den Einsatz der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald. Das ist auch eine schwierige Ecke.

Es wurde damals heftig über eine mögliche Führung des Radverkehrs auf dem Waldweg am Südufer der Modau gestritten. Lasst uns versuchen, mit dem Forst, der Gemeinde Mühlthal und Hessen Mobil am Tisch zu sitzen und gemeinsam gründlich zu überlegen, ob man dort doch was Sicheres für den Radverkehr, gerne auch mit Beleuchtung und ordentlicher Oberfläche, hin bekommt. Das möchte ich nochmal in diesem Zusammenhang anstoßen.

Derzeit planen der Kreis Bergstraße und die Metropolregion Rhein-Neckar den Bau der Radschnellverbindung zwischen dem Ballungsraum Rhein-Neckar und Darmstadt. Wie aktiv koope-

riert der Landkreis Darmstadt-Dieburg bei diesem Projekt mit seinen Nachbarn? Was ist der aktuelle Stand der Planung auf dem Gebiet des Landkreises?

Landrat Schellhaas: Wir wollen bald über die Vorzugstraße zwischen Darmstadt-Eberstadt und Zwingenberg entscheiden, nämlich entweder an der B3 oder der L3100, um an der Stelle den betroffenen Städten und Gemeinden etwas näher zu kommen, ohne dass es die Funktionalität des Radschnellwegs einschränkt. Dieser Radschnellweg wird kommen. Und ich stehe diesbezüglich in Kontakt mit dem Landrat des Kreises Bergstraße, Christian Engelhardt.

Einige Kommunen an der Bergstraße tun sich mit der Frage der Kostenbeteiligung schwer. Weil es um eine übergeordnete Verbindung zwischen den beiden Metropolregionen (Rhein-Main und Rhein-Neckar) geht, wäre ein bisschen Rückenwind aus Wiesbaden sicher nicht verkehrt.

Brennpunkt Eltern-Taxis: Wann wird der Fuß- und Radverkehr vor den Schulen des Landkreises endlich sicher und entspannt sein?

Landrat Schellhaas: Am Schuldorf Bergstraße in Seeheim-Jugenheim ist der Bring- und Holverkehr ein Dauerproblem. Wir reden von der Sandstraße in Seeheim, die vor einigen Jahren zwar im Hinblick auf den Schulverkehr als Fahrradstraße ausgewiesen wurde, wo aber Rad fahrende Schüler immer wieder durch Autos bedrängt und gefährdet werden. Dagegen wirkt nur die Durchsetzungsfähigkeit von Ordnungskräften. Wir müssen leider einsehen, dass Eltern immer mehr die Kinder zur Schule fahren wollen. Das tut den Kindern auf keinen Fall gut. Der Weg zur Schule, selbstständig zu Fuß oder mit dem Rad, gehört eigentlich zum Schulalltag. Aber Eltern werden wir nicht umerziehen können. Wir können lediglich Voraussetzungen schaffen, die leider nicht immer angenommen werden.

Ein schönes Gegenbeispiel haben wir aber: In Eppertshausen gibt es nur eine Grundschule und keine weiterführende Schule. Die Kinder aus Eppertshausen gehen nach Münster auf die weiterführende Schule. Einen Radweg an der Landesstraße zwischen den beiden Kommunen haben wir gebaut, der sogar eine automatisch sich schaltende Beleuchtung erhalten hat. Das haben wir uns fördern lassen. Der 2 km lange Weg wird von den Schülern rege genutzt und gilt für die Eltern als sicher. Es geht doch, wenn man es will.

Herr Landrat, wir danken Ihnen für das Gespräch.

Das Interview führten Klaus Görgen und Xavier Marc.

Klaus Peter Schellhaas

- Dipl.-Sozialpädagoge
- 1984 - 1987: Jugendamt Frankfurt a. M.
- 1987 - 2000: Landgericht Frankfurt a. M.
- 2000 - 2006: Bürgermeister der Gemeinde Modautal
- 2007 - 2009: Dezernent für Familie und Soziales, Veterinärwesen und Verbraucherschutz, Kreisagentur für Beschäftigung, Kreiskrankenhäuser
- seit dem 1.10.2009:

Landrat des Landkreises Darmstadt-Dieburg

Quelle:

<https://www.ladadi.de/landkreis-verwaltung/politik/landrat/person.html>

Gleis 66 am Hauptbahnhof Darmstadt: Fahrradwerkstatt und ADFC-Büro

Was lange währt, wird endlich gut

Foto: Helga Hofmann



Wann genau die ersten Ideen aufkamen, in den Räumen der ehemaligen Radstation am Hauptbahnhof in Darmstadt was ganz Neues zu machen, weiß heute keiner mehr so genau. Auch wer denn eigentlich die Idee hatte, das neue Büro des ADFC Darmstadt-Dieburg in einer inklusiven Fahrradwerkstatt anzusiedeln, lässt sich heute nicht mehr ermitteln.

Was sich allerdings genau feststellen lässt – wozu gibt es Terminkalender – ist das Datum des ersten Zusammentreffens. Am 5. Juni 2019 gab es im Schreiberweg das erste Treffen des ADFC Darmstadt-Dieburg mit dem Radverkehrsbeauftragten der Stadt Darmstadt, Peter Roßteutscher, und Vertreter*innen des Werkhofs e. V. sowie des Eigenbetriebs Darmstädter Werkstätten und Wohneinrichtungen (EDW), bei dem erste Möglichkeiten eines gemeinsamen Konzepts ausgelotet wurden. In weiteren Treffen haben die vier Parteien ein Konzept ausgearbeitet, das die Möglichkeiten einer Fahrradwerkstatt in sozialer Trägerschaft skizzierte. Der Businessplan machte klar, dass dieses Konzept ohne finanzielle Unterstützung nicht umsetzbar sein würde.

Das Konzept einer inklusiven Fahrradwerkstatt in sozialer Trägerschaft

Im Detail sieht das Konzept vor, dass der Werkhof und der Eigenbetrieb Darmstädter Werkstätten und Wohneinrichtungen gemeinsam eine Fahrradwerkstatt betreiben, in der der ADFC Darmstadt-Dieburg wieder ein Büro bezieht.

Der Werkhof Darmstadt e. V. ist ein unabhängiger gemeinnütziger Verein zur Förderung der Selbsthilfe. Er ist anerkannter freier Träger der Jugendhilfe und eine etablierte außerbetriebliche Ausbildungsstätte für Jugendliche mit besonderem Förderbedarf. Der Werkhof hat bereits langjährige Erfahrung beim Betrieb einer Fahrradwerkstatt in Eberstadt.

Der EDW begleitet in seinen Werkstätten Menschen mit geistiger und psychischer Behinderung, die so eine Möglichkeit haben, am Arbeitsleben teilzuhaben und sich für eine Beschäftigung auf dem ersten Arbeitsmarkt zu qualifizieren. Dabei schafft der EDW eine große Vielfalt unterschiedlicher Beschäftigungsmöglichkeiten und Tätigkeitsfelder, um dem Bedarf und den Kompetenzen jeder Person entsprechende passgenaue Beschäftigungs- und Fördermöglichkeiten zu bieten.

Der ADFC hat über viele Jahre bereits ein Büro in der Radstation am Hauptbahnhof in Darmstadt betrieben; er will das Büro weiter in einer Gemeinschaft mit der Radstation betreiben. Die

Codierung wird weiterhin angeboten und kann bei Bedarf ausgebaut werden. Vom Zustrom bei der Kodierung wird sicher auch die Radstation profitieren.

Nach dem ersten gab es weitere Treffen, in denen das Konzept für den Betrieb einer inklusiven Fahrradwerkstatt entwickelt und verfeinert wurde. Am Ende stand nicht nur die Beschreibung des Leistungsangebots, sondern auch eine Spezifikation von Kosten, Bedarf an qualifizierten Mitarbeiter*innen, Öffnungszeiten, Raumaufteilung, „Schichtpläne“, schlicht alles, was zum Betrieb einer inklusiven Fahrradwerkstatt gehört. Dabei wurden natürlich insbesondere die Bedürfnisse der Mitarbeiter in der Werkstatt ausreichend berücksichtigt.

Am 1. November 2019 trafen wir uns in großer Runde bei Oberbürgermeister Partsch. Dort wurde das Konzept vorgestellt, diskutiert und zu unser aller Freude angenommen. Um Herrn Partsch zu zitieren „Wir machen das“.

Bereits am 2. und 9. Dezember 2019 hat der ADFC sein Büro am Hauptbahnhof ausgeräumt. Die Wände wurden dann von Mitarbeitern des EDW ziemlich zügig niedergelegt. Und die Räume harnten der Umgestaltung und der Einrichtung für ihren neuen Zweck.

Und dann kam Corona

Nachdem die Planungen für Umbau und Ausgestaltung der neuen Radstation abgeschlossen waren, kam Corona und hat einiges geändert. Nicht nur die Umbauarbeiten haben sich verzögert. Auch die Einweihung und der offizielle Start der Aktivitäten am Gleis 66, wie die neue Station heißen sollte, zogen sich hin. Keiner wollte unter Pandemiebedingungen die neue Radstation eröffnen.

Immerhin verschaffte das dem EDW sowie dem Werkhof Zeit, die nötigen Personalmaßnahmen zu planen und durchzuführen. Beide Seiten haben je einen qualifizierten Fahrradmechaniker-Meister eingestellt. In dieser Phase entstand dann auch das seit der Eröffnung praktizierte Betriebskonzept. Die Morgenschicht von 7:00 bis 13:00 Uhr wird vom Team des EDW getragen, von 13:00 bis 19:00 Uhr übernimmt der Werkhof. Das Konzept sieht weiter vor, dass der Publikumszugang nur in den Randzeiten des Betriebs vorgesehen ist. Das ist der besonderen Situation der Mitarbeiter geschuldet.

Die Verzögerung verschaffte den Beteiligten auch ausreichend Zeit, zwischen der Stadt Darmstadt und dem ADFC Darmstadt-Dieburg eine Nutzungsvereinbarung zu gestalten, unter der der ADFC Teile der Einrichtung nutzt.

Die Eröffnung

Und dann war es endlich doch so weit. Am 15. Juni 2021 wurde bei strahlendem Sonnenschein, Corona-bedingt im Freien, die neue Fahrradwerkstatt am Gleis 66 von der Sozialdezernentin Barbara Akdeniz eröffnet. Wolfram Cuntz (EDW), Anne Küffner (Werkhof), Klaus Görgen (ADFC) sowie ein Vertreter der Deutschen Bahn wünschten dem Vorhaben ein gutes Gelingen.

Seit dem 15.6. werden jetzt am Bahnhof Räder repariert und der ADFC Darmstadt-Dieburg hat wieder eine sichtbare Anlaufstelle für seine Mitglieder. An der Zusammenarbeit zwischen der Fahrradwerkstatt und dem ADFC arbeiten wir noch, nicht alle Details sind bereits ausgearbeitet, aber Ideen gibt es genug.

Klaus Görgen

Darmstädter Fahrradaktionstag 2021

Eine kleine Nachlese



Foto: Helga Hofmann

Beim Fahrradaktionstag drehte sich alles um die Mobilität auf zwei Rädern.

Suchen Sie noch einen guten Vorschlag für die nächste Fahrradtour? Wissen Sie, wie Sie ihr Rad am besten gegen Diebstahl sichern? Interessiert es Sie, was das Mobilitätsamt plant, damit das Radfahren in Darmstadt noch sicherer und komfortabler wird? Oder wo kann man sich ein Lastenrad leihen? Diese und viele weitere Fragen wurden am Fahrradaktionstag gestellt, diskutiert und beantwortet.

Nach zweijähriger, pandemiebedingter Pause konnte der Fahrradaktionstag am 5. September wieder stattfinden und bot Radfahrer*innen wie in den Vorjahren ein vielfältiges Programm, wenngleich unter Corona-Hygienemaßnahmen. Dies schränkte die Besucher*innenzahlen ein, tat jedoch der offenen und schönen Stimmung selbst keinen Abbruch. Das Mobilitätsamt, das erstmalig die gesamte Koordination übernommen hatte, verdient besondere Anerkennung. In Corona-Zeiten war dies sicher eine Herausforderung.

Der neue Bau- und Verkehrsdezernent Michael Kolmer hat zusammen mit Bürgermeisterin Barbara Akdeniz die Preisträger*innen der Aktion Stadtradeln 2021 geehrt. Innerhalb von nur drei Wochen wurden von 3.285 Radfahrer*innen in 167 Teams 531.000 – also mehr als eine halbe Million – Kilometer zurückgelegt.

Herr Kolmer kennt das Problem der Fahrradpendler*innen aus dem Umland. Viele schöne Strecken durch den Wald sind bei Regen matschig. Nach dem Besuch der Waschanlage blinkte und blitzte sein Rad wieder.

Wer sich für ein neues Rad mit oder ohne Elektroantrieb interessierte, wurde vielfältig beraten und konnte Räder ansehen und ausprobieren. Gebrauchträder konnten auf dem Flohmarkt erworben und gleich mitgenommen werden. Wer auf Nummer sicher gehen wollte, ließ sein Rad beim ADFC codieren. Viele Radfahrer hatten aber auch die Gelegenheit genutzt und sich über das neue Terminbuchungssystem des ADFC bereits einen Codier-Termin gesichert. Aus Sicht des ADFC eine erfolgreiche Premiere! Das Programm soll zukünftig auch bei regulären Codier-Terminen eingesetzt werden und helfen, Warteschlangen zu reduzieren.

Die Idee des hessischen Verkehrswendegesetzes wurde erstmals vorgestellt und gleich von vielen Besucher*innen mit ihrer Unterschrift unterstützt.

Besser als viele Worte zeigt das Foto das bunte Treiben, das auf dem Fahrradaktionstag herrschte. Inspiriert Sie das für einen Besuch im nächsten Jahr?

Annelie von Arnim

Radfahren mit Kindern in Amsterdam

Ein Blick über die Grenze ins gelobte Fahrradland

Foto: Silke Westermeier



Fahrradstraße in den Niederlanden. Autos sind „te gast“.

Fast zwei Jahre haben wir in Amsterdam gewohnt und gelebt. Das Leben dort hat unsere Perspektive auf vielerlei Dinge verändert, aber wohl nichts so stark und nachhaltig wie den Blick auf die Verkehrsinfrastruktur: Amsterdam ist eine der Fahrradhauptstädte der Welt, die Niederlande Vorbild in Sachen gut ausgebauter und strukturierter Verkehrswege.

Fahrräder und Radfahrer*innen sind überall, Parkhäuser für Fahrräder gängiger als solche für Autos. Zwischen März und Oktober sind die hervorragend ausgebauten Radwege besonders voll und Trauben von Radfahrer*innen unterwegs.

Radfahren? Was sonst!

Wenn uns Familie und Freunde aus Deutschland in Amsterdam besucht haben, waren sie nicht nur erstaunt über die vielen Radfahrenden, sondern oft darüber, dass im alltäglichen Fahrradverkehr niemand einen Helm trägt, auch nicht die Kinder. Dabei sind Kinder überall auf dem Rad unterwegs. Mit wenigen Monaten auf dem Sitz am Lenker, dann vorne im Lastenrad, hinter den Eltern auf dem Rücksitz, manchmal auf einem kleinen Kissen sitzend, gerne auch ganz ohne jeglichen Sitz oder sonstige zusätzliche Sicherung. In Deutschland unvorstellbar. Singende Kinder, lachende Kinder, auch weinende Kinder werden mit dem Rad transportiert. Grundschüler*innen fahren oft zusammen mit ihren Eltern und mit dem Fahrrad zur Schule, zur weiterführenden Schule fahren sogar 75 Prozent alleine mit dem Drahtesel. Auch nachmittags sind Kinder oft allein oder in Gruppen unterwegs zum Sport oder anderen Freizeitaktivitäten, natürlich alles auf dem Fahrrad. Rege Gespräche führen Gruppen von Grundschulkindern oder Teenagern auch nach der Schule, wenn sie zusammen auf dem Rad unterwegs sind. Und auch Schulausflüge werden häufig gemeinsam mit dem Fahrrad statt mit dem Bus unternommen.

Infrastruktur schützt auch die Kleinsten

Kind sein in den Niederlanden heißt, deutlich selbstbestimmter in der individuellen Mobilität zu sein. Sie sind sehr früh nicht mehr auf Mama oder Papa angewiesen, von ihnen zu Freund*innen oder Aktivitäten mit dem Auto gefahren zu werden. Der Grund, warum sie sich deutlich freier und unbeschwerter bewegen, ist die Infrastruktur, die Radfahrende besser schützt. Bau-lich abgegrenzte Radwege, Fahrradstraßen, auf denen Autos „zu Gast“ sind, großzügig gestaltete und damit übersichtliche Abbie-

gebereiche an Kreuzungen und möglichst wenig Konfliktpunkte mit dem Autoverkehr schützen Radfahrende und Fußgänger*innen. Zusätzlich ist sie Fehler verzeihend, denn Fehler können alle Verkehrsteilnehmer*innen machen. Das verhindert ebenfalls mögliche Schwierigkeiten. Diese Infrastruktur ist der beste Schutz für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen. Statt sich also mit Helm, Warnweste und möglichst viel Beleuchtung und Reflektoren zu rüsten, werden schlichtweg potenzielle Konflikte gänzlich vermieden. Auf dem Arbeitsweg aus dem kleinen Vorort zur Arbeitsstätte mitten in Amsterdam mussten wir auf der gesamten Strecke von 9 Kilometern nicht einmal Angst haben, „übersehen“ zu werden. Wohlgerne, wir reden über eine europäische Großstadt, die es geschafft hat, dass tägliche Wege tatsächlich nicht (lebens)gefährlich, sondern im Gegenteil sogar erholend sind. Außerdem ist es als Eltern ein wirklich gutes Gefühl zu wissen, dass man deutlich sicherer mit Rad und Kind oder das Kind alleine im Verkehr unterwegs ist.

Hart erkämpftes Privileg

Dabei war das nicht immer so. Auch in Amsterdam dominierte in den 1970er Jahren noch das Auto das Stadtbild und die engen Straßen der Stadt, die von Grachten durchzogen ist. Mit der steigenden Zahl der Autos, stieg auch die Zahl der Unfälle, die 1972 in einer erschreckenden Zahl mündete: Mehr als 3.200 Tote, davon rund 400 Kinder. Für ein kleines Land wie die Niederlande eindeutig zu viel. Es formierte sich Widerstand: „Stop de Kindermoord“, zu Deutsch „Stoppt den Kindermord“ war der Slogan einer erfolgreichen Kampagne und diese stieß auf Gehör. Es war eine nicht unumstrittene politische Entscheidung, die den Fuß- und Radverkehr priorisierte. Ein hart erkämpfter Paradigmenwechsel.

Lebenswerte Innenstadt

Heute ist das Auto in Amsterdam mit Absicht das umständlichste Verkehrsmittel. Selbstverständlich kann man mit dem Auto in die Innenstadt fahren, wie es viele insbesondere deutsche Touristen machen. Problematisch wird es vor allem bei der Parkplatzsuche. Zum einen gibt es kaum öffentliche Parkplätze, sondern vor allem Abstellmöglichkeiten für das Fahrrad. Zum anderen ist Parken sehr teuer. Der Preis pro Stunde liegt zwischen 5 und 7 Euro und oftmals kann man das Auto nur für wenige Stunden stehen lassen. Nicht nur für Zugereiste ist Parken teuer. Auch die Amsterdamer Bürger*innen zahlen im Zentrum zwischen 350 bis 560 Euro pro Jahr für einen Parkplatz – sofern sie überhaupt einen erhalten. Die Wartezeit für die Zuteilung kann mehrere Monate betragen.

Das Resultat der Amsterdamer Verkehrspolitik ist eine Stadt, in der Autos nicht das Stadtbild dominieren, was nicht nur die Sicherheit aller Einwohner*innen erhöht. Das macht nicht nur die Wege für Kinder sicherer, sondern sie wachsen mit einem ganz anderen Selbstverständnis auf. Sie sind weniger abhängig von den Erwachsenen. Es ist eine Stadt für Menschen mit vielen kleinen Geschäften, Cafés und Plätzen, die zum Verweilen einladen. Ganz nebenbei ist es erheblich ruhiger als in anderen Großstädten. Im Büro hörten wir oftmals nur das Bimmeln der Straßenbahn, jeder Tag fühlte sich Dank der Ruhe wie ein Sonntag an und in der Tiefgarage stand kein einziges Auto, sondern hunderte, vielleicht sogar tausende Fahrräder.

Silke Westermeier

„Kidical Mass“ rollt wieder durch Mühlthal

Freie Fahrt für Kinder



Foto: Michael Kudlich

Räder bis zum Horizont: Die Karawane rollt

„Kidical Mass“ im südhessischen Doppelpack: In Darmstadt und Mühlthal waren Kinder inklusive ihrer Eltern am 19. September aufgerufen, ihre Forderungen als Radler*innen sichtbar zu machen.

Begeisternd dabei war die Teilnehmerzahl im verhältnismäßig kleinen Mühlthal, einem beliebten Wohnort junger Familien: Sicher über 100 Menschen, darunter viele, viele wuselig kurvende, behelmte Nachwuchsaktivist*innen unter 10 Jahren drehten eine ausgedehnte Runde durch die Ortsteile Nieder-Ramstadt, Traisa und Trautheim. Wo sehen die Teilnehmer Punkte, die verbessert werden müssen, um Mühlthal radfreundlicher zu machen? Eine Mutter vermisst z. B. einen durchgängigen Radweg vom Ein-

kaufszentrum nach Hause durch Nieder-Ramstadt. Um weiterzukommen, muss am Ende des Radwegs eine Straße überquert werden. Eine andere kann in Traisa kaum die Kinder auf dem Gehweg fahren lassen, weil der einfach zu schmal ist. Immer wieder klingt an, dass einige Verbindungen der Ortsteile nicht fahrradfreundlich sind, Umwege auf Schotterpisten genommen werden müssen, sofern diese überhaupt vorhanden sind. Überhaupt: Fast alle finden, dem Fahrrad wird im öffentlichen Raum zu wenig Platz eingeräumt. Und das macht die Fahrt für Kinder an vielen Stellen gefährlich. Viel zu tun also.

Michael Kudlich

BIKE & CO

10 JAHRE

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**

Pfungstadt mit dem Rad

Wilder Osten – über den „weißen Berg“ zum Moor

Foto: Sandra Gallei



Das Naturschutzgebiet Pfungstädter Moor ist ein Zuhause für seltene Vögel, Insekten und Pflanzen.

Pfungstadt, die Stadt an der Modau, liegt etwa 10 km südwestlich von Darmstadt. Man kann sie naturnah fast durchgängig über Wald- oder Feldwege erreichen.

Die Fahrt von Darmstadt nach Pfungstadt führt an der Eschollbrücker Straße über eine kleine Abbiegung nach Süden auf den „weißen Berg“ (Sandschollenschneise). Dieser Weg gehört zu einem etwa 10 km breiten Gürtel von Flugsanddünen, entstanden in der letzten Eiszeit, in der kalkhaltige Sande aus den Flussbetten des Rheins und Alt-Neckars ausgeblasen und in bis zu 10 Meter hohe Dünen angeweht wurden. Überwiegend Kiefern spenden hier einen schattigen Weg, welcher in vielfältiger Weise und immer wieder abwechslungsreich befahren werden kann. Durch Schneisen sind rechteckige Abteilungen entstanden und ein Verfahren ist hier kaum möglich, ein Querweg führt immer wieder zum Hauptweg zurück. Ganz zum Schluss erreicht man das Wasserwerk und überquert „die Sandbach“, wie man in Pfungstadt sagt.

In der Stadt angekommen, muss man sich durch ein paar Großbaustellen auf der Achse nach Süden durcharbeiten. Bis zum geplanten Hessentag 2023 wird die geradeaus verlaufende Bahnhofstraße saniert. Hier wählt der/die Radler*in am besten den Weg an der Sandbach entlang Richtung Umspannwerk und links einbiegend in die Mainstraße. Über die neue Umgehungsstraße findet man Anschluss an den Radweg Richtung Seeheim-Jugenheim.

Allerdings sollte man Pfungstadt nicht einfach links liegen lassen, sondern diesem Städtchen einen Besuch abstatten und ein kühles „Pfungstädter Bier“ genießen. In der Stadtmitte kann auch noch die Entscheidung getroffen werden, der Modautal-Radroute zur Quelle zu folgen. Hier führt die Fahrt vorbei an der Kirchmühle und der Büchner-Villa. Mühlenfans finden an der Kirchmühle einen historischen Mühlenstein mit einer Infotafel über die Geschichte diverser Mühlen, welche früher und zum Teil einige noch heute in Pfungstadt charakteristisch waren.

Fahrradfreundliche Stadt?

Nachfragen bei Bürger*innen, ob es hier auch fahrradfreundliche Straßen gibt, werden meist belächelt. Teile der Waldstraße/Pfarrgasse und Zieglerstraße dürfen als Einbahnstraßen für Radfahrer in der Gegenrichtung genutzt werden. Jetzt könnte

man denken „prima, breite Straßen, genug Platz für alle“. Dies ist leider ein sehr großer Trugschluss. In der Praxis ist es eine riskante Angelegenheit, diese Möglichkeit zu nutzen. Eine unzureichende Kennzeichnung für Autofahrer*innen und vor allem der Platzmangel lassen hier oft beide Verkehrsteilnehmer aufeinandertreffen. Hier helfen oft nur ein Ausweichen oder Sprung auf den Gehweg. Man fragt sich, kennen die Verantwortlichen Abmessungen und Gegebenheiten der Straßen nicht? Genauso wenig vorhanden scheint auch das Wissen um den Mangel an guten Fahrradständern an öffentlichen Spielplätzen und Einrichtungen der Stadt zu sein. Für eine gute Radweganbindung in die Stadtteile konnte zumindest gesorgt werden.

Eine besondere Idee zur Fahrrad-Jagd

Spannend - auf den Spuren von Sherlock Holmes - verspricht die QR-Code-Jagd, welche vom DJK Sportclub Concordia ins Leben gerufen worden ist, für kleine und große Radfans zu werden.

Beginn ist hinter dem ehemaligen Schwimmbad in der Seeheimer Straße. Hierbei sind die Wegweiser heute etwas moderner in Form eines QR-Codes. Es stehen 3 Routen à 10, 15 und 25 km zur Auswahl.

Natur pur – vorbei am Moor

Bei der Ausfahrt aus der Stadt, malerisch umrahmt von einer Bergkette, blickt man auf den Melibokus, den höchsten Berg an der Hessischen Bergstraße – auch dieser von Pfungstadt über das Alsbacher und Auerbacher Schloss für etwas geübte Radler*innen gut zu erreichen. Ein gigantischer Blick in den Taunus und die Rheinebene ist der Lohn für einen etwas steileren Weg.

Reizvoll, zu jeder Jahreszeit beeindruckend anders, erreicht man in wenigen Kilometern das Ried, die Bergstraße oder in Gernsheim den Rhein. Der Weg dorthin führt, wie auch die Touren der Rad-Jagd, vorbei am Pfungstädter Moor, ein 97 ha großes Naturschutzgebiet. 2007 wurde es zum Teil des Vogelschutzgebietes „Hessische Altneckarschlingen“ erklärt. Der Zutritt ist auf ausgewiesenen Pfaden möglich und direkt auf dem Weg nach Gernsheim werden Vogelfreunde zur Beobachtung der verschiedenen Arten an einem idyllischen Platz mit kleinen Aufweitungen und Mulden eingeladen. Aber auch Amphibienarten und Kleinfische finden hier aufgrund des Strukturreichtums einen geeigneten Lebensraum vor.

Am nördlichen Rande des Moores befindet sich die frühere Kreis-Mülldeponie, heute stillgelegt. Durch die Beweidung mit Schafen wird die Offenhaltung erreicht.

Am östlichen Rand des Gebietes befinden sich eine Streuobstwiese sowie das Naturfreundehaus.

Hier sind Radler immer zu einem kühlen Getränk, Kaffee oder

Kuchen (am Wochenende) willkommen. Kinder finden auf dem großen Gelände mit Spielgelegenheit Platz zum Toben.

Für Radreisende gibt es hier nach vorheriger Anmeldung Übernachtungsmöglichkeiten (Selbstversorgerhaus).

Sandra Gallei



Zeit für die Verkehrswende in Hessen!



Hessen braucht eine echte Verkehrswende, um eine **gute Mobilität** für **alle**, mehr **Verkehrssicherheit**, eine höhere **Lebensqualität** in Städten und Gemeinden und effektiven **Klimaschutz** zu verwirklichen. Dazu wollen wir den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsarten – zu Fuß gehen, Radfahren, ÖPNV – auf mindestens 65 Prozent am gesamten Personenverkehr erhöhen. Konkret zielt das Volksbegehren zu dem nachstehend abgedruckten Verkehrswendegesetz für Hessen unter anderem auf:

- **mehr Radwege** und ein **hessenweites Radwegenetz**
- **breitere Gehwege** und Straßen, die **zu Fuß sicher überquert** werden können
- ein **flächendeckendes Liniennetz**, **kürzere Fahrzeiten** und **höhere Frequenz** für den **Öffentlichen Verkehr**
- höhere **Verkehrssicherheit** besonders auf **Schulwegen**
- mehr und **attraktive Alternativen** zum **Autoverkehr** in **ländlichen Regionen**
- eine bessere **Verknüpfung** von **Informationen, Konzepten, Planung** und **Bau** zur Entwicklung einer **nachhaltigen Mobilität**.

Trägerkreis



Unterstützende Organisationen (weitere finden Sie auf der Homepage)



Weitere Informationen zum Volksbegehren „Verkehrswende in Hessen“ finden Sie im Internet unter: verkehrswende-hessen.de. Dort erfahren Sie auch, wie Sie das Volksbegehren durch Ihre Spende oder Ihr persönliches Engagement unterstützen können.

Mit Ihrer Unterschrift unterstützen Sie **den umseitigen Antrag auf Zulassung eines Volksbegehrens „VERKEHRSWENDE IN HESSEN“ über den Gesetzentwurf „Gesetz zur Umsetzung der Verkehrswende“**. Persönlich und handschriftlich unterschreibungsberechtigt sind ausschließlich Wahlberechtigte mit Wohnsitz in Hessen. Die erhobenen Daten dürfen ausschließlich für das Volksbegehren genutzt werden.

Name, Vorname ----- **Geburtsdatum** -----
Tag, Monat, Jahr

Anschrift -----
Straße, Hausnummer, Postleitzahl, Wohnort

Datum und persönliche Unterschrift -----

Nur von der Gemeinde auszufüllen! Bescheinigung des Stimmrechts. Das Stimmrecht darf nur einmal bescheinigt werden. Die vorstehende Unterzeichnerin oder der vorstehende Unterzeichner ist zur Landtagswahl wahlberechtigt; sie oder er ist Deutsche oder Deutscher im Sinne des Artikels 116 Abs. 1 des Grundgesetzes, erfüllt die sonstigen Wahlrechtsvoraussetzungen des § 2 des Landtagswahlgesetzes - LWG - und ist nicht nach § 3 LWG vom Wahlrecht ausgeschlossen; die Angaben beziehen sich auf das Datum der Unterstützungsunterschrift.

Datum:

(Dienstsiegel)

Gemeindebehörde und Unterschrift:

Antrag auf Zulassung eines Volksbegehrens „VERKEHRSWENDE IN HESSEN“

Der/die auf dem Unterschriftsbogen unterzeichnende Stimmberechtigte beantragt entsprechend dem Gesetz über Volksbegehren und Volksentscheid vom 16. Mai 1950, zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 30. Oktober 2019 (GVBl. S. 310), die Zulassung eines Volksbegehrens zum nachfolgenden Gesetzentwurf „Gesetz zur Umsetzung der Verkehrswende“.

Als Vertrauenspersonen werden benannt:

- 1) Katalin Saary, Martin-Niemöller-Straße 17, 64354 Reinheim
- 2) Stephan Voeth, Kahlertstraße 5a, 64293 Darmstadt
- 3) Robert Wöhler, Theodor-Fliegener-Straße 7a, 34121 Kassel

Der Landtag möge das folgende Gesetz beschließen:
Gesetz zur Umsetzung der Verkehrswende (Verkehrswendegesetz)

Artikel 1

Mobilitätsgesetz Hessen

Inhaltsübersicht

Präambel

Abschnitt 1 Allgemeines

- § 1 Geltungsbereich
- § 2 Begriffsbestimmungen
- § 3 Förderung und Stärkung des Umweltverbundes
- § 4 Öffentlichkeitsarbeit

Abschnitt 2 Verkehrssicherheit

- § 5 Grundsätze
- § 6 Sicherheitsaudits
- § 7 Sicherung der Schulwege

Abschnitt 3 Mobilitätsmanagement und vernetzte Daten

- § 8 Mobilitätsmanagement
- § 9 Schulisches Mobilitätsmanagement
- § 10 Zählstellen
- § 11 Mobilitätsplattform

Abschnitt 4 Fußverkehr

- § 12 Grundsätze
- § 13 Strategischer Rahmenplan
- § 14 Planung, Bau und Betrieb von Fußverkehrsanlagen
- § 15 Förderung der Fußverkehrsinfrastruktur
- § 16 Querungen

Abschnitt 5 Radverkehr

- § 17 Planung, Bau und Betrieb von Radverkehrsanlagen
- § 18 Förderung der Radverkehrsinfrastruktur
- § 19 Rad-Hauptnetz
- § 20 Radschnell- und Raddirektverbindungen

Präambel

Ziel des Gesetzes ist die Förderung und Stärkung der Verkehrsträger des Umweltverbundes sowie die Gewährleistung gleichwertiger Mobilitätsmöglichkeiten in Hessen. Die Mobilität in Hessen soll bis 2030 umwelt- und sozialverträglich, klimaneutral, verkehrssicher und durchgängig barrierefrei gestaltet werden. Straßen und Verkehrsmittel sollen so sicher gestaltet werden, dass sich landesweit keine tödlichen Unfälle oder Unfälle mit schweren Personenschäden ereignen (Vision Zero). Allen Menschen in Hessen soll eine gerechte Teilhabe an Mobilitätsangeboten und Verkehrsinfrastruktur unabhängig von Wohnort, Alter, Geschlecht, Lebenssituation, Herkunft, persönlichen Mobilitätseinschränkungen oder individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit gewährleistet werden. Umweltfreundliche Verkehrsträger werden verstärkt ausgebaut und gefördert, um die Aufenthalts- und Bewegungsqualität im öffentlichen Raum sowie die Lebensqualität für den Menschen merklich zu steigern. Der Anteil des Umweltverbundes am Modal Split soll bis 2030 landesweit auf 65 Prozent steigen. Zu diesem Zweck soll der öffentliche Personennahverkehr sowie die Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur unter den Gesichtspunkten der Attraktivität, Leistungsfähigkeit und Sicherheit erheblich ausgebaut werden.

Abschnitt 1 Allgemeines

§ 1 Geltungsbereich

Dieses Gesetz gilt für alle öffentlichen Straßen im Sinne des Hessischen Straßengesetzes vom 8. Juni 2003 (GVBl. I S. 166) in der jeweils gültigen Fassung.

§ 2 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Gesetzes bedeutet

1. Rad-Hauptnetz die landesweite Verbindung von allen Oberzentren untereinander sowie der Mittelzentren mit ihrem nächsten Oberzentrum bis zu einer Entfernung von rund 30 km über definierte Hauptrouten, welche sich im Zielzustand durch direkte, sichere, komfortable zu befahrene und durchgehend einheitlich beschriebene Radverkehrsverbindungen auszeichnet und durch regionale und lokale Netze für den Alltagsverkehr vervollständigt wird;
2. Radschnellverbindungen Landesstraßen, die eine regionale oder überregionale Verbindungsfunktion erfüllen und für die eine der Verkehrsbedeutung entsprechende Verkehrsnachfrage gegeben oder zu erwarten ist; sie sollen untereinander oder mit anderen Radverkehrsverbindungen ein zusammenhängendes Netz bilden;
3. Raddirektverbindungen Landesstraßen mit einer gegenüber Radschnellverbindungen geringeren Verkehrsnachfrage, die eine regionale oder überregionale Verbindungsfunktion erfüllen;
4. Sicherheitsaudit die unabhängige Prüfung aller sicherheitsrelevanten Planungsunterlagen in jeder Planungsphase nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik, um Sicherheitsdefizite in der Planungsphase zu identifizieren;
5. Umweltverbund die Verkehrsmittel Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Personennahverkehr sowie Carsharing.

§ 3 Förderung und Stärkung des Umweltverbundes

- (1) Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sind gegenüber den Belangen des motorisierten Individualverkehrs von den Trägern der Straßenbaulast bei der Straßenraumaufteilung und Straßenraumgestaltung zumindest gleichberechtigt zu berücksichtigen.
- (2) Die Träger der Straßenbaulast führen jährlich Verkehrserhebungen des motorisierten Individualverkehrs durch. Sofern die Auswertung auf eine nicht ausreichende Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zur Erreichung der Ziele des Gesetzes hinweist, werden Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes entsprechend angepasst.
- (3) Die Träger der Straßenbaulast sollen die Belange der Verkehrsmittel des Umweltverbundes bei der Schaltung von Lichtsignalanlagen gegenüber den Belangen des motorisierten Individualverkehrs zumindest gleichberechtigt berücksichtigen, soweit gesetzlich nicht anders geregelt.

§ 4 Öffentlichkeitsarbeit

Die fachlich zuständigen Ministerien sowie die Landkreise und Gemeinden werben öffentlichkeitswirksam für die verstärkte Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

Abschnitt 2 Verkehrssicherheit

§ 5 Grundsätze

- (1) Die Träger der Straßenbaulast sollen Straßen in ihrer Baulast so sicher gestalten, dass sich landesweit keine tödlichen Unfälle oder Unfälle mit schweren Personenschäden ereignen.
- (2) Bei der Analyse und Erfassung von Unfallursachen und Risikofaktoren im Straßenverkehr sollen die zuständigen Straßenbau-, Polizei- und Straßenverkehrsbehörden die jeweiligen Fachkreise und Verbände beteiligen.

§ 6 Sicherheitsaudits

Von den Trägern der Straßenbaulast sind bei Neu-, Um- oder Ausbaumaßnahmen sowie anlassbezogen im Bestand Sicherheitsaudits insbesondere hinsichtlich des Rad- und Fußverkehrs durchzuführen.

§ 7 Sicherung der Schulwege

- (1) Die Sicherung der Schulwege ist gemeinsame Aufgabe der Straßenverkehrs-, Polizei- und der allgemeinen Ordnungsbehörde. In der Ausführung ist sie Angelegenheit der Träger der Straßenbaulast. Schulaufsichtsbehörden, Schulträger, Schulen sowie Schüler- und Elternvertretung sind bei der Identifizierung von Maßnahmen zur Sicherung der Schulwege einzubeziehen.
- (2) Die Schulleitung arbeitet zumindest für die Jahrgänge 1 bis 7 einen Schulwegplan aus und stimmt diesen mit der Straßenverkehrs-, Polizei und der allgemeinen Ordnungs-

behörde ab. Schulwegpläne sind Darstellungen, in denen die sichersten Wege zur Schule empfohlen werden. Der Schulwegplan wird an für Eltern und Schülerinnen und Schülern zugänglichen Orten aufgehängt, im Internet veröffentlicht und regelmäßig aktualisiert.

Abschnitt 3 Mobilitätsmanagement und vernetzte Daten

§ 8 Mobilitätsmanagement

- (1) Das für Verkehr zuständige Ministerium steuert Maßnahmen zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsarten. Die Maßnahmen sind auf eine nachhaltige und zukunftsgerichtete Verkehrsgestaltung auszurichten und zu einer Gesamtstrategie zusammenzuführen (Mobilitätsmanagement).
- (2) Die Landkreise und Gemeinden setzen landesweit und dauerhaft das Mobilitätsmanagement um. Sie erarbeiten hierzu Mobilitätskonzepte. Die Vernetzung der Verkehrsträger des Umweltverbundes wird in den Mobilitätskonzepten besonders berücksichtigt. Bestehende und neu aufgestellte Mobilitätskonzepte sind zumindest alle fünf Jahre fortzuschreiben. Das Land fördert die Umsetzung finanziell.

§ 9 Schulisches Mobilitätsmanagement

- (1) Schulaufsichtsbehörden, Schulträger, Schulen, Landkreise und Gemeinden erarbeiten gemeinsam integrierte Schulmobilitätspläne mit Unterstützung des Fachzentrums Schulisches Mobilitätsmanagement des Landes. Diese umfassen insbesondere Unterrichtsinhalte, Öffentlichkeitsarbeit und Maßnahmen zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens von Schülerinnen und Schülern hin zu ihrer selbstständigen Mobilität sowie zu einer Umsetzung einer sicheren Infrastruktur im Schulumfeld. Jede Schule stellt hierfür mindestens einen Mobilitätsbeauftragten, der die Umsetzung begleitet. Schüler- und Elternvertretung werden bei der Ausarbeitung einbezogen.
- (2) Die Landkreise und Gemeinden setzen das schulische Mobilitätsmanagement gemäß Absatz 1 um. Das Land fördert die Umsetzung finanziell.

§ 10 Zählstellen

- (1) Die Träger der Straßenbaulast richten flächendeckend an Straßen in ihrer Baulast ausreichend mobile und feste Zählstellen für den Fuß- und Radverkehr ein. Das Land stellt den Landkreisen und Gemeinden Zählstellen zur Verfügung. Die erfassten Daten werden in regelmäßigen Abständen von der oberen Straßenbaubehörde zusammengeführt und von dem für Verkehr zuständigen Ministerium einmal jährlich ausgewertet.
- (2) In die Auswertung fließen die von der oberen Straßenbaubehörde erhobenen Daten zum Kraftfahrzeugverkehr sowie die von den Verkehrsverbünden erhobenen Daten zum Öffentlichen Personennahverkehr ein. Ergibt die Auswertung eine den Zielen des Gesetzes nicht genügende Stärkung des Umweltverbundes, so hat das für Verkehr zuständige Ministerium Maßnahmen zu seiner Stärkung zu ergreifen.

§ 11 Mobilitätsplattform

Die gemäß § 10 erhobenen Daten werden öffentlich einsehbar in maschinenlesbarer, offen lizenzierter Form in einem Datenportal zur Verfügung gestellt. Die Daten dürfen von jedermann frei verwendet und weiterverwendet werden. Sie müssen für barrierefreie internetbasierte Anwendungen nutzbar sein. Das für Verkehr zuständige Ministerium betreibt das Datenportal.

Abschnitt 4 Fußverkehr

§ 12 Grundsätze

Innerhalb von Ortslagen sollen Fußverkehrsnetze durchgängig und direkt geführt sein. Die Gehwege sollen ausreichend breit, sicher und durchgängig barrierefrei sein.

§ 13 Strategischer Rahmenplan

- (1) Das für Verkehr zuständige Ministerium stellt innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes einen strategischen Rahmenplan zur Förderung des landesweiten Fußverkehrs unter Beteiligung der Gemeinden und Landkreise sowie Vertreterinnen und Vertretern von Fachkreisen und Verbänden auf. Der Rahmenplan wird alle fünf Jahre fortgeschrieben.
- (2) Die nach § 10 erhobenen Daten des Fußverkehrs werden bei der Erstellung des Rahmenplans einbezogen. Das Land fördert die Umsetzung der im strategischen Rahmenplan festgesetzten Maßnahmen in Gemeinden und Landkreisen finanziell.

§ 14 Planung, Bau und Betrieb von Fußverkehrsanlagen

(1) Die technischen Regelwerke und Richtlinien für Fußverkehrsanlagen in ihrer jeweils gültigen Fassung sind für Planung, Entwurf und Betrieb von Fußverkehrsanlagen umzusetzen.

(2) Radverkehr und Fußverkehr sind innerhalb der Ortslagen möglichst getrennt zu führen. Eine Mitbenutzung von Gehwegen soll aus Gründen der Verkehrssicherheit grundsätzlich ausgeschlossen werden. Sofern aufgrund der örtlichen Gegebenheiten eine Mitbenutzung von Gehwegen durch den Radverkehr nicht ausgeschlossen werden kann, ist der Vorrang des Fußverkehrs auf für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen.

§ 15 Förderung der Fußverkehrsinfrastruktur

Das Land stellt zur Finanzierung der Planung, Organisation, Ausgestaltung und Durchführung der Förderung des Fußverkehrs umfassende Personal- und Sachmittel zur Verfügung. Gemeinden und Landkreise werden vom Land insbesondere beim Aus- und Umbau, Erhalt und Sanierung sowie Ertüchtigung bestehender Fußverkehrsnetze in ihrer Baulast finanziell unterstützt.

§ 16 Querungen

(1) Dem Fußverkehr ist ein komfortables, sicheres und barrierefreies Queren der Fahrbahn, insbesondere an Hauptverkehrsstraßen sowie an allen Knotenpunkten wie Einmündungen und Kreuzungen, zu ermöglichen. Fußgängerüberwege gelten als eine besonders geeignete Form der Querung.

(2) Lichtsignalanlagen sind so zu steuern, dass eine Querung insbesondere an Straßen mit zwei Fußgängerfurten, die durch eine Mittelinsel oder einen Fahrbahnteiler getrennt sind, innerhalb einer Grünphase möglich ist.

(3) An Straßen außerorts sind bei Bedarf Fußgängerquerungshilfen mit sicheren, beleuchteten Querungsanlagen zu schaffen. Die beleuchteten Querungsanlagen sind so einzurichten, dass sie sowohl von zu Fuß Gehenden, als auch von Radfahrenden genutzt werden können.

Abschnitt 5 Radverkehr

§ 17 Planung, Bau und Betrieb von Radverkehrsanlagen

(1) Die technischen Regelwerke, Richtlinien sowie landesweiten Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in ihrer jeweils gültigen Fassung sind für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen umzusetzen.

(2) Radverkehrsanlagen sollen möglichst so gestaltet sein, dass ein unzulässiges Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge unterbleibt.

(3) Außerhalb von Tempo-30-Zonen oder bei einem Kraftfahrzeugverkehrsaufkommen von mehr als 500 Fahrzeugen je Stunde ist der Radverkehr in der Regel möglichst getrennt vom Kraftfahrzeugverkehr zu führen. Die Belange des Fußverkehrs sind bei Querungen von separat geführten Radwegen zu berücksichtigen.

(4) Zur Stärkung des Radverkehrs sind Fahrradstraßen vermehrt auszuweisen.

(5) Lichtsignalanlagen sind für den Radverkehr so zu steuern, dass eine schnelle Grünschaltung ausgelöst werden kann (Grüne Welle).

§ 18 Förderung der Radverkehrsinfrastruktur

Das Land stellt zur Finanzierung der Planung, Organisation, Ausgestaltung und Durchführung der Förderung des Radverkehrs umfassende Personal- und Sachmittel zur Verfügung. Gemeinden und Landkreise werden vom Land insbesondere beim Aus- und Umbau, Erhalt und Sanierung sowie Ertüchtigung bestehender regionaler Radverkehrsverbindungen in ihrer Baulast finanziell unterstützt.

§ 19 Rad-Hauptnetz

(1) Das Rad-Hauptnetz wird vom Land planerisch stetig weiterentwickelt. Baumaßnahmen innerhalb des Rad-Hauptnetzes sind unter Leitung der obersten Straßenbaubehörde zwischen den Trägern der Straßenbaulast abzustimmen, zu gewichten und umzusetzen. Die Planungen der Gemeinden und Landkreise werden besonders berücksichtigt, sofern ein Bedarf für den Alltagsradverkehr festgestellt wurde. Das Land baut an Straßen in seiner Baulast entsprechend der getroffenen Gewichtung das Rad-Hauptnetz fortwährend aus.

(2) Die Radwegweisung ist nach den Hinweisen des für Verkehr zuständigen Ministeriums zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr auszuführen. Sie wird vom Land geplant, hergestellt und unterhalten.

§ 20 Radschnell- und Raddirektverbindungen

Radschnell- und Raddirektverbindungen sollen direkt und grundsätzlich getrennt vom Fußverkehr geführt werden. Sie sind mit hoher Oberflächenqualität und ausreichenden Breiten, die das Nebeneinander fahren und Überholen sowie das störungsfreie Begegnen ermöglichen, auszustatten. An Knotenpunkten sollen Radschnellverbindungen und Raddirektverbindungen vorwiegend bevorrechtigt sein und eine Fahrt mit möglichst geringen Verlustzeiten ermöglichen.

Artikel 2

Änderungen des Hessischen Straßengesetzes

Das Hessische Straßengesetz in der Fassung vom 8. Juni 2003 (GVBl. I S. 166), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 28. Mai 2018 (GVBl. S. 198), wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

a) Die Angabe zu § 6 wird wie folgt gefasst:
„§ 6 Einziehung und Teileinziehung“

b) Die Angabe zu § 6a wird wie folgt gefasst:
„§ 6a Einziehung und Teileinziehung“

2. § 3 wird wie folgt geändert:

Absatz 1 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

1. Landesstraßen; das sind
 - a) Straßen, die innerhalb des Landesgebietes untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und vorwiegend einem über das Gebiet eines Kreises hinausgehenden Durchgangsverkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind;
 - b) Radschnellverbindungen, die eine regionale oder überregionale Verbindungsfunktion erfüllen und für die eine der Verkehrsbedeutung entsprechende Verkehrsnachfrage gegeben oder zu erwarten ist; sie sollen untereinander oder mit anderen Radverkehrsverbindungen ein zusammenhängendes Netz bilden;
 - c) Raddirektverbindungen mit einer gegenüber Radschnellverbindungen geringeren Verkehrsnachfrage, die eine regionale oder überregionale Verbindungsfunktion erfüllen. Die Bestimmung der Radschnellverbindungen und Raddirektverbindungen des Landes nimmt das für Straßenwesen zuständige Ministerium vor.

3. § 4 wird wie folgt geändert:

Dem Absatz 1 wird der folgende Satz angefügt:

„Es können insbesondere Nutzungen nicht verkehrlicher Art sowie die Freihaltung von Flächen von verkehrlicher Nutzung bestimmt werden.“

4. § 5 wird wie folgt geändert:

Dem Absatz 1 werden die folgenden Sätze angefügt:

„Die Verkehrsbedeutung einer öffentlichen Straße ist unabhängig von einer Änderung nach Satz 1 alle fünf Jahre zu überprüfen. Sofern eine Umstufung zur Vermeidung und Verringerung von Verkehr erforderlich scheint, hat diese zu erfolgen.“

5. § 6 wird wie folgt geändert:

a) In der Überschrift wird nach der Angabe „Einziehung“ die Angabe „und Teileinziehung“ eingefügt.

b) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„Eine öffentliche Straße kann eingezogen werden, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht oder das Wohl der Allgemeinheit es insbesondere zur Vermeidung und Verringerung von Verkehr oder von Belastungen durch Verkehr erfordert. Die Teileinziehung einer Straße ist zulässig, wenn nachträglich Beschränkungen auf bestimmte Nutzungsarten, Benutzungszwecke, Benutzerkreise oder Benutzungszeiten aus überwiegenden Gründen des Wohls der Allgemeinheit festgelegt werden sollen. Von der Möglichkeit der Teileinziehung soll insbesondere dann Gebrauch gemacht werden, wenn zur Realisierung von Maßnahmen der Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung bestimmte Verkehrsarten auf Dauer von dem durch die Widmung der Verkehrsfläche festgelegten verkehrsüblichen Gemeingebrauch ausgeschlossen werden sollen.“

Für die Einziehung und Teileinziehung von Gemeindestraßen ist die Gemeinde, von Landes- und Kreisstraßen die oberste Straßenbaubehörde, im Übrigen die Straßenaufsichtsbehörde zuständig. Soweit dieses Gesetz sich auf Einziehungen bezieht, findet es auf Teileinziehungen entsprechend Anwendung.“

6. § 9 wird wie folgt geändert:

In Absatz 1 Satz 2 werden die Wörter „möglichst weitreichende“ durch das Wort „durchgängige“ ersetzt.

7. § 23 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrt dürfen

1. Hochbauten jeder Art
 - a) längs der Landesstraßen und Kreisstraßen in einer Entfernung bis zu 20 m, gemessen vom äußeren Rand der befestigten für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn,
 - b) längs der Radschnell- und Raddirektverbindungen in einer Entfernung bis zu 5 m, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn,
2. bauliche Anlagen jeglicher Art, die über Zufahrten an Landesstraßen oder Kreisstraßen unmittelbar oder mittelbar angeschlossen werden sollen nicht errichtet werden. Dies gilt für Aufschüttungen und Abgrabungen größeren Umfangs entsprechend.“

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Im Übrigen bedürfen Baugenehmigungen oder nach anderen Vorschriften notwendige Genehmigungen der Zustimmung der Straßenbaubehörde, wenn

1. bauliche Anlagen
 - a) längs der Landesstraßen oder Kreisstraßen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten in einer Entfernung bis zu 40 m, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen,
 - b) längs der Radschnell- und Raddirektverbindungen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten in einer Entfernung bis zu 10 m, gemessen vom äußeren Rand der befestigten für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn, errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen,
2. bauliche Anlagen auf Grundstücken, die außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten über Zufahrten an Landesstraßen oder Kreisstraßen unmittelbar oder mittelbar angeschlossen sind, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen.

Die Zustimmungspflichtigkeit nach Satz 1 gilt entsprechend für bauliche Anlagen, die anzeigebedürftig sind. Weitergehende bundes- oder landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.“

8. § 41 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Das Land ist Träger der Straßenbaulast für die Landesstraßen. Den Landkreisen und Gemeinden sowie den Zweckverbänden können durch Vereinbarung mit dem Land die Planung und der Bau der Radschnell- und Raddirektverbindungen übertragen werden. Die Rechte und Pflichten des Landes als Träger der Straßenbaulast bleiben unberührt.“

b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

Die folgenden Sätze werden angefügt:

„Den Landkreisen kann durch Vereinbarung mit den Gemeinden die Verwaltung und Unterhaltung einschließlich des Um- und Ausbaus von in Ortslagen gelegenen Radverkehrsverbindungen übertragen werden. Die Rechte und Pflichten der Gemeinden als Träger der Straßenbaulast bleiben unberührt.“

Artikel 3

Änderungen des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen vom 1. Dezember 2005 (GVBl. I S. 786), zuletzt

geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 4. September 2020 (GVBl. S. 573), wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

a) In der Inhaltsübersicht wird nach der Angabe zu § 3 folgende Angabe eingefügt:
„§ 3a Umstieg auf alternative Antriebsformen und Elektrifizierung von Schienenstrecken“

b) In der Inhaltsübersicht wird nach der Angabe zu § 4 folgende Angabe eingefügt:
„§ 4a Hessentakt“

c) In der Inhaltsübersicht wird nach der Angabe zu § 5 folgende Angabe eingefügt:
„§ 5a Landesfahrgastbeirat“

2. § 3 wird wie folgt geändert:

„(1) Der öffentliche Personennahverkehr ist Teil des Gesamtverkehrssystems und trägt dazu bei, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen. Ziel ist es, den öffentlichen Personennahverkehr als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens zu stärken und eine Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 herbeizuführen. Das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs ist daher vorausschauend, nutzerorientiert, attraktiv, leistungsfähig und effizient zu gestalten.

(2) Das Land strebt zu diesem Zweck die Erweiterung der Kapazitäten an überlasteten Schienekorridoren und Streckenerweiterungen zur Beschleunigung von Trassen an. Es unterstützt den Wiederaufbau des Schienennetzes, insbesondere durch die Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken, sofern die Aufgabenträger die Finanzierung der betrieblichen Ausgaben der jeweiligen Strecken sicherstellen.“

3. Nach § 3 wird folgender § 3a eingefügt:

„(1) Die Leistungserbringung im öffentlichen Personennahverkehr soll über geeignete Anforderungen und Maßnahmen bei Planung und Bau von Infrastruktur sowie Beschaffung und Ausgestaltung von Fahrzeugen schrittweise bis spätestens 2030 auf einen vollständigen Betrieb mit alternativen Antrieben beziehungsweise nicht fossilen Antriebsenergien umgestellt werden.

(2) Das Land strebt bis 2030 eine weitgehende Elektrifizierung von Schienenstrecken an.“

4. § 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Eine im öffentlichen Verkehrsinteresse ausreichende Verkehrsbedienung ist als Aufgabe der Daseinsvorsorge nach dem Stand und der Entwicklung der Mobilitätsnachfrage entsprechend den regionalen und örtlichen Gegebenheiten zu gestalten. Der öffentliche Personennahverkehr soll im ländlichen Raum erheblich ausgebaut werden. Eine flächendeckende stündliche Bedienung zwischen 05:00 Uhr und 23:00 Uhr bei kurzen Reisezeiten, Direktverbindungen, Anschluss- und Übergangssicherheit soll gewährleistet werden. Die jeweils nächstgelegenen Mittel- und Oberzentren sollen durch höchstens einen einzigen Umstieg der öffentlichen Nahverkehrsmittel unter

Wahrung der Anschlusssicherheit erreicht werden können. Entsprechend der Mobilitätsnachfrage ist das Angebot durch flexible Bedienungsformen im Sinne des § 2 Absatz 1 Satz 1 in Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehren zu verdichten.“

b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Die Anbindung im ländlichen Raum soll durch an den tatsächlichen Bedürfnissen orientierte Bedienformen wie Anrufbusse sichergestellt werden. Die Anrufbusse sollen barrierefrei sein und insbesondere die Mitnahme von Hilfsmitteln für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Fahrrädern jederzeit ermöglichen. Das Bedienangebot ist in die Fahrgastinformationssysteme, Tarife und den Vertrieb der Verkehrsverbünde einzubinden. Das Land fördert den Ausbau des Anrufbussystems finanziell.“

c) Dem Absatz 5 wird folgender Satz angefügt:

„Das Land setzt sich im Einvernehmen mit den Aufgabenträgern und Verkehrsverbünden für die Einführung eines deutlich ermäßigten Beförderungstarifs zur Nutzung des gesamten öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen ein.“

d) Folgende Absätze 7 und 8 werden angefügt:

„(7) Die kostenlose Mitnahme von Fahrrädern im öffentlichen Personennahverkehr soll grundsätzlich ermöglicht werden.

(8) Die Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs sind so auszugestalten, dass sie sich mit anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes bezüglich Auffindbarkeit, Zugänglichkeit, Nutzbarkeit, Beschilderung, Fahrgastinformation und direkten Wegen ergänzen und eine ungehinderte An- und Abfahrt ermöglichen. Haltestellen und Stationen sollen zudem gut einsehbar und beleuchtet sein und über witterungsgeschützte Warte- und Sitzmöglichkeiten sowie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder verfügen.“

5. Nach § 4 wird folgender § 4a eingefügt:

„(1) Die Vernetzung der Verkehrsmittel und Verkehrsverbindungen ist insbesondere durch integrale Taktfahrpläne zu verbessern. Das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium erstellt zu diesem Zweck in Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern sowie Verkehrsverbünden innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes ein Konzept zu der Einführung eines mittel- und langfristig ausgelegten Hessentaktes. Der Hessentakt soll Vorgaben für einen integralen Taktfahrplan enthalten und den Schienenpersonennahverkehr nachhaltig verbessern.

(2) Die Umsetzung des Hessentaktes soll langfristig zu Reisezeitverkürzungen insbesondere auf Nord-Süd-Achsen wie der Main-Weser-Bahn sowie der Schaffung von Direktverbindungen zwischen Oberzentren führen. Zu diesem Zweck werden bauliche, fahrzeugtechnische und organisatorische Verbesserungen umgesetzt. Unter baulichen Verbesserungen sind insbesondere der Aus-, Um- und Neubau von Strecken, deren Begradigung, die Schaffung neuer Ausweichgleise sowie die elektronische

Verbesserung an Stellwerken und Strecken zu verstehen. Fahrzeugtechnische Verbesserungen sind insbesondere solche elektronischer Art, stärkere Motoren, eine höhere Anzahl von Türen sowie Anpassungen des Fahrzeugbodens zur Beschleunigung des Ein- und Ausstiegs.

(3) Der Schienenpersonennahverkehr ist so zu planen, dass auf der Basis eines grundsätzlich am Bedarf orientierten Integralen Taktfahrplans landesweit vergleichbare Bedienungsstandards erreicht werden. Unter besonderer Berücksichtigung der verschiedenen verkehrlichen Bedürfnisse soll ein vergleichbares Fahrplanangebot in den Verdichtungsräumen und im ländlichen Raum erreicht werden.

(4) Der Hessentakt ist alle fünf Jahre nach Maßgabe von Absatz 1 fortzuschreiben.“

6. Nach § 5 wird folgender § 5a eingefügt:

„Die Aufgabenträger sollen sich bei der Wahrnehmung der Aufgaben zur Wahrung der Fahrgastinteressen von einem bei dem für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Ministerium eingerichteten Landesfahrgastbeirat unterstützen lassen. Ihm soll insbesondere angehören je ein Vertreter oder eine Vertreterin der landesweit zuständigen Fahrgastverbände, der Interessenvertretungen von Behinderten und anderen Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung, der betroffenen Fachgewerkschaften und der Fachverbände der Verkehrtreibenden sowie des Städte- und Gemeindebunds. Das Nähere regeln Verwaltungsvorschriften.“

Artikel 4

Änderung des Hessischen Gesetzes über die öffentliche Sicherheit und Ordnung

Das Hessische Gesetz über die öffentliche Sicherheit und Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 2005 (GVBl. I S. 14), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 7. Mai 2020 (GVBl. S. 318), wird wie folgt geändert:

§ 14 wird wie folgt geändert:

Dem Absatz 6 wird folgender Absatz 7 angefügt:

„Die Gefahrenabwehrbehörden und die Polizei dürfen im öffentlichen Verkehrsraum zur Verhütung der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen nach Maßgabe des Satzes 2 Bildaufzeichnungen offen anfertigen und damit auf einer festgelegten Wegstrecke die Durchschnittsgeschwindigkeit eines Kraftfahrzeugs ermitteln (Abschnittskontrolle). Die Bildaufzeichnungen dürfen nur das Kraftfahrzeugkennzeichen, das Kraftfahrzeug und seine Fahrtrichtung sowie Zeit und Ort erfassen; es ist technisch sicherzustellen, dass Insassen nicht zu sehen sind oder sichtbar gemacht werden können. Bei Kraftfahrzeugen, bei denen nach Feststellung der Durchschnittsgeschwindigkeit keine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorliegt, sind die nach Satz 2 erhobenen Daten sofort automatisch zu löschen. Die Abschnittskontrolle ist kenntlich zu machen.“

Artikel 5

Das Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Das vollständig ausgefüllte und unterzeichnete Dokument Volksbegehren „Verkehrswende Hessen“ können Sie entweder ...

- direkt persönlich bei unseren Unterschriftensammler*innen abgeben, von denen Sie das Dokument erhalten haben.
- bei einer der lokalen Sammelstellen abgeben, deren Adressen Sie hier finden: verkehrswende-hessen.de/sammelstellen.
- für den Fall, dass Sie die ersten beiden Möglichkeiten nicht nutzen können, bitte per Post an die links abgedruckte Adresse senden (das Dokument dazu bitte zweimal auf DIN-Format falten, achten Sie bitte auf ausreichendes Porto).

Volksbegehren „Verkehrswende Hessen“

UmweltHaus Kassel
Wilhelmstraße 2
34117 Kassel



Tirol quer

Die Alpen von Ost nach West

Start dieser Tour war Spittal an der Drau. Schon die Zugfahrt ab Salzburg war ein beeindruckendes Bahnerlebnis. Mit dem Rad folgten wir fünf Flüssen auf guten Radwegen: Drau – Rienz (der Fluss im Pustertal) – Eisack – Etsch (Vinschgau) – Inn. Unsere Tour endete in Landeck am Inn. Von dort ging es mit dem Zug wieder heim.

Die direkte Strecke mit etwas über 400 km und 3600 hm kann man in einer Woche bewältigen. Das wäre aber schade! Wir hatten mehr Zeit und haben Schleifen mit dem Rad und Wanderungen zu Fuß eingebaut.

Die Dolomiten entdecken – mit dem Rad und zu Fuß

Von Toblach ging es auf dem geschotterten Radweg der ehemaligen Dolomiten-Bahn durch das Höhlensteintal nach Cortina d'Ampezzo und dann über Landstraße bergauf über den Pass Tre Croci – mit 1.809 m den höchsten mit den Rädern erreichten Punkt unserer Tour – an den Lago di Misurina, wo wir zwei Nächte blieben und einen Ausflug mit Bus und zu Fuß zu den beeindruckenden „Drei Zinnen“ machten. Am nächsten Tag rollten wir steil bergab zurück ins Pustertal – das ist der Vorteil vom Radfahren gegenüber dem Wandern!

Von Bruneck aus gab es einen Abstecher auf die andere Talseite in das Tal von Sand-in-Taufers. Sehr empfehlenswert war der zweitägige Ausflug von Bozen aus mit Gondel und Rädern hoch nach Oberbozen und Klobenstein. Bei einer Wanderung auf das Rittner Horn hatten wir einen grandiosen Rundblick auf die Dolomiten und vom Großglockner bis zum Ortler. Mit dem Rad ging es tags darauf wieder runter. Kurz vor Schluss haben wir am Inn noch einen Abstecher in die Schweiz gemacht – dann war es auch eine Dreiländertour!

Die Ausflüge und Wanderungen hoch oben sind ganz entscheidend, um die Erhabenheit der Dolomiten wirklich wahrzunehmen. In den Tälern sind sie zu weit weg.

Von Osttirol über Südtirol nach Tirol

Von Spittal nach Lienz fuhren wir ohne große Steigungen auf kleinen Nebenstraßen, ab Lienz durch das enger werdende Drautal meist gemächlich bergauf, immer asphaltiert. Die Wasserscheide zwischen Adria und Schwarzem Meer kurz nach der Grenze zu Italien bemerkt man kaum, die Quelle der Drau ist nicht weit und keine Höhenmeter entfernt vom Verlauf der Rienz, die durch das Pustertal in Richtung Westen fließt. Obwohl wir flussabwärts fuhren, ging es immer mal wieder bergauf, bis wir in Franzensfeste an die Eisack kamen. Zwischen Brixen und Meran gab es praktisch keine Steigungen und es war fast immer asphaltiert – längere Strecken auf einer alten Bahntrasse, auf der wir wunderbar durch das enge Eisacktal bergab fuhren. Nach Bozen – der niedrigste Punkt unserer Reise – hatten wir bis Meran allerdings etwas mit Gegenwind zu kämpfen. Erst ab Meran kamen immer wieder Steigungen durch das Vinschgau, bis es hinter Glurns zum Reschenpass heftig bergauf ging, kurzzeitig bis zu 18%. Ohne die Abstecher wäre dies mit 1507 m der höchste Punkt der Tour gewesen. Ab Nauders, nun wieder in Österreich, ging es über eine Nebenstrecke mit Serpentine steil abwärts ins Inntal. Unten im dort einsamen Inntal kamen wir di-



Foto: Fortuna Marx

Immer an der Eisack entlang! Der Radwanderweg im Eisacktal.

rekt an der Schweizer Grenze heraus. Richtung Landeck fuhren wir ein paar Kilometer auf der Inntalstraße ohne Radweg, bevor wir mit Finstermünz das letzte Highlight unserer Radtour passierten.

Besonders das italienische Flair in den Städtchen Südtirols haben wir bei Cappuccino oder Aperol Spritz genossen. Lienz in Osttirol und in Südtirol Bruneck – Brixen – Klausen – Bozen – Glurns haben uns besonders gut gefallen.

Mit dem Wetter hatten wir – auch bei anderen Alpentouren – Ende September/Anfang Oktober immer Glück!

Fortuna Marx und Andreas Seeberg

Fakten

- Gefahrene Strecke: ca. 600 km, 5400 Höhenmeter
- Dauer: 10 Radtage, 2 Tage Pause zum Wandern, je 1 Tag An- und Abfahrt
- Hinfahrt nach Spittal: direkte Verbindungen mit der Bahn ab Darmstadt über München, rechtzeitig (Fahrrad)-Plätze reservieren!
- Rückfahrt ab Landeck: mit der Bahn über Bregenz, mehrfach umsteigen. Rechtzeitig (Fahrrad)-Plätze reservieren!
- Karte: Kompass Kartenset Südtirol (1:70 000), Komoot; sowie Esterbauer Via Claudia Augusta und München-Venedig zur Vorbereitung und Internetrecherche,
- Wegeoberfläche: größtenteils Asphalt, meist sehr gute Radwege, immer gut mit Reiserädern zu fahren.
- Verkehr: Von Lienz bis Nauders außer in den Ortsdurchfahrten fast immer autofrei, ansonsten verkehrsarm.
- Ausschilderung: Drauradweg, ab Toblach bis Franzensfeste Radweg München-Venedig, von Franzensfeste bis Bozen die Eisackradroute, danach der Etschradweg (als Teil der Via Claudia Augusta).
- Unterkünfte: meist 1 Tag vorher per Internet recherchiert, in Oberbozen/Klobenstein ist es empfehlenswert, frühzeitiger zu buchen.

Rundtour im Taunus: Ems- und Wörsbachtal

Von Darmstadt aus den hinteren Taunus entdecken

Foto: Vera Dopichaj



Kloster Gnadenthal: Café, Fachwerkidylle und eine Klosterkirche als offizielle Radwegkirche sind mehr als genug Gründe für einen kurzen Stopp.

Bei Radtouren im Taunus denkt man meist an heftige Steigungen, die sich am besten mit dem Mountainbike oder Pedelec bewältigen lassen – aber es geht auch anders. Die ausgeschilderte Tour im Ems- und Wörsbachtal ist weitestgehend flach und familienfreundlich.

Mehrere Startpunkte möglich

Der offizielle Startpunkt der 42 km langen Tour, die auch unter <https://taunus.info/> beschrieben ist, befindet sich in Idstein. Dies ist auch der von Darmstadt aus nächstgelegene Ort des Radrundkurses. Reist man mit der Bahn an – Idstein liegt an der Strecke Frankfurt-Limburg –, so muss man vom Bahnhof aus noch 1,5 km durch die Stadt zum Startpunkt fahren, der aber recht leicht zu finden ist. Die Route schaut man sich am besten vorher auf Google Maps an. Parkplätze finden sich am Bahnhof, aber auch direkt an der Tour gelegen an den Sportplätzen der kleinen Stadt. Natürlich kann man die Tour auch an anderen Orten entlang der Strecke starten, z. B. in Wörsdorf, Bad Camberg oder Niederselters.

Am Emsbach hin – am Wörsbach zurück

Der Weg ist in beide Richtungen ausgeschildert und sicher auch in beide Richtungen gut befahrbar. Wir empfehlen jedoch der Beschreibung zu folgen und zunächst am Emsbach entlang zu fahren. Man muss dann zwar erst mal eine kleine Steigung bewältigen, dafür geht es danach vor allem abwärts. Als erstes gelangt man nach Walsdorf und von dort in nördlicher Richtung in den „Goldenen Grund“, der seinen Namen von den goldgelb schimmernden Getreidefeldern hat. Auf dem Hinweg verläuft der Radweg auf der Strecke des hessischen R 6 und des R 8 und ist entsprechend gut ausgeschildert. Die Wege sind durchgängig asphaltiert und autofrei. Nur wenn man in die Dörfer oder die kleinen Städte kommt, fährt man kurzzeitig auf Straßen. Diese sind aber immer am Rande der Ortschaften in Wohngebieten.

Daher kommt man mit Autoverkehr nur selten in Berührung. Nach Bad Camberg und Selters gelangt man schließlich nach Niederbrechen. Hier muss man aufpassen: Während der R 6 und der R 8 nun ins nicht mehr weit entfernte Limburg weiterführen, zweigt die Ems- und Wörsbachroute hier ab und wendet sich wieder Richtung Süden. Obwohl der Rückweg am Wörsbach nur wenige Kilometer entfernt fast parallel zum Hinweg verläuft, hat er doch einen ganz eigenen und anderen Charakter. Die Wege sind schmaler und es gibt auch Abschnitte direkt im Wald. Das Wörsbachtal ist wirklich sehr romantisch. Hier ist auch nicht mehr ganz so viel Fahrrad-Verkehr wie auf der Direktverbindung nach Limburg!

Kultur und Einkehrmöglichkeiten

Die Tour wartet mit vielen Sehenswürdigkeiten auf. Das beginnt schon am Startpunkt in Idstein, das mit seinem Hexenturm und den liebevoll restaurierten Fachwerkhäusern durchaus eine Besichtigung wert ist. Bad Camberg überzeugt mit seiner historischen Altstadt sowie dem alles überragenden Obertorturm. Möglich ist auch ein Abstecher in den Kneipp-Kurpark mit seinem Kneippgrundweg, auf dem die fünf Säulen der Gesundheit nach Sebastian Kneipp dargestellt sind. In Brechen gibt es den Gefangenenturm und Reste der Stadtmauer zu sehen. Ein besonderes Highlight ist sicher das Kloster Gnadenthal mit einer beeindruckenden Geschichte – hier sollte man in jedem Fall einen kurzen Stopp einlegen. Das ehemalige Zisterzienserinnen-Kloster ist das Zentrum der Ökumenischen Kommunität Jesus-Bruderschaft. Sie betreibt hier zwei Seminar- und Gästehäuser, eine ökologische Landwirtschaft und einen Klosterladen mit Café, das auf jeden Fall eine Rast lohnt. Einkehrmöglichkeiten gibt es natürlich auch in allen an der Route gelegenen Orten. Wer sich aber lieber selbst verpflegt, findet sehr viele Bänke an idyllischen Orten, die zum Picknicken einladen.

Fazit

Die Tour in den hinteren Taunus ist auf jeden Fall empfehlenswert. Insgesamt hat sie etwa 400 Höhenmeter, die man aber kaum spürt, da es – bis auf den Anstieg gleich zu Beginn – nur ganz sanft auf und ab geht. Weil die Tour weitgehend autofrei ist, kann man gut auch Kinder mitnehmen. Ein Trekkingbike ist das ideale Rad für die Tour, da auf dem Rückweg auch Waldwege zu befahren sind. Die Ausschilderung war zwar durchgehend vorhanden, aber die unscheinbar gestalteten und wenig auffallenden Schilder waren manchmal etwas schwer zu sehen und nicht so gut platziert. Dafür entsprach der bereitgestellte Track aber zu fast 100 % dem tatsächlichen Weg. Wem die 42 Kilometer zu kurz sind, der kann auch noch weiter dem R8 nach Limburg folgen. Wenn man sich aber Zeit für die eine oder andere Besichtigung nimmt, kann man auch so einen ganzen Tag auf dem Weg verbringen – es lohnt sich!

Vera Dopichaj

Kurbelarmverkürzer - nach der OP früher wieder auf's Rad

Wer braucht denn so was?

Wer braucht schon eine Kurbelarmverkürzung fürs Fahrrad? So oder ähnlich hätte ich sicher Anfang 2020 auch noch gefragt. Eine Knieoperation (TEP) und vier Wochen Reha später bin ich bedeutend schlauer. Deshalb habe ich mir mal einen Kurbelarmverkürzer FA 5/20 L schicken lassen und ihn intensiv getestet (Den Originalbericht habe ich im Juni 2020 bei Rund-ums-Rad.info veröffentlicht).

Kurbelarmverkürzer: Was ist das?

Da vermutlich nur ein sehr geringer Teil unserer Leser*innen eine Vorstellung hat, worum es hier geht, eine kleine Erklärung. Jedes Fahrrad hat zwei Tretkurbeln, die zum Lieferumfang gehören. Die meisten verbauten Kurbeln haben eine Länge von 170 mm, 172,5 mm oder 175 mm. Alles andere ist dann schon eine Sonderanfertigung. Beim Treten bestimmt der obere Punkt der Kurbel, wie sehr mein Knie gebeugt wird.

Unter normalen Umständen verschwendet man daran keinen Gedanken. Habe ich bis Anfang 2020 auch nicht. Wenn allerdings, aus welchen Gründen auch immer, die Beweglichkeit des Knies eingeschränkt ist, wird eine Kurbelverkürzung interessant. Durch die Verkürzung reduziert sich der Kurbelradius und die Beugung wird geringer. Und das heißt: früher wieder aufs Rad und weniger Schmerzen.

Hilfreich ist eine Kurbelarmverkürzung übrigens auch für Menschen mit sehr unterschiedlicher Beinlänge. Sie können damit ihr Handicap ausgleichen.

Auspacken

Ein Hersteller hat mir aus seiner Lieferpalette einen Kurbelarmverkürzer FA 5/20 L zur Verfügung gestellt. Die „5“ signalisiert, dass es fünf verschiedene Einstellmöglichkeiten gibt, die „20“ zeigt an, dass die Verkürzungspositionen jeweils 20 mm auseinander liegen. „L“ heißt einfach, dass der Verkürzer für die linke Seite gedacht ist. Zum Lieferumfang gehören:

- der massive Kurbelarmverkürzer
- ein passender Innensechskant
- eine massive Schraube
- zwei kleine Schrauben mit Kontermutter
- ein kleiner Innensechskant
- ein kleiner Gabelschlüssel

Montage

Die Montage ist auch ohne die kurze Montageanleitung intuitiv möglich. Der Verkürzer wird mit der dicken Schraube anstelle des Pedals an die Kurbel geschraubt, mit den kleinen Schrauben wird das Ganze am Pedalarm fixiert und schließlich mit den Kontermuttern arretiert. Fertig.

Anschließend schraubt man das ausgewählte Pedal in der gewünschten Position fest. Dazu ist es hilfreich, wenn man ein Pedal verwendet, das mit einem Gabelschlüssel angeschraubt werden kann. Und das war's dann auch wirklich und es geht zur ersten Probefahrt.

Fahren mit dem Kurbelarmverkürzer

Ich habe den FA 5/20 L verwendet, nachdem ich ein neues Kniegelenk implantiert bekam. Das heißt: Bewegungen sind schmerzhaft, Beugung will wohl überlegt sein. Also habe zur ersten „Fahrt“ die Kurbel um 60 mm verkürzt und ein flaches Pedal angeschraubt. An der anderen Seite war nach wie vor ein Klick-



Foto: Klaus Görden

Fertig montiert!

pedal montiert.

Die ersten Kilometer bin ich so gut fünf Wochen nach der OP auf der Rolle gefahren. Wen's interessiert: 10 Minuten Fahrzeit, 3,22 km, 112 W durchschnittliche Leistung. Es ging ja nicht darum, Rekorde aufzustellen, sondern Beweglichkeit zu erlangen. Nach weiteren gut drei Wochen habe ich mich dann mit diesem Setting auf die Straße getraut. Der Fokus:

- beherrschbare Strecken
- wenig Steigung
- keine übertriebenen Geschwindigkeiten

So habe ich mich langsam an längere Strecken herangetastet und dabei auch die Verkürzung schrittweise reduziert. Der nächste entscheidende Schritt war dann, das flache Pedal durch ein Klickpedal zu ersetzen. Natürlich auch das erst wieder auf der Rolle ausprobiert, die ist ja geduldig. Und dann hat es immer noch Überwindung gekostet, damit auf die Straße zu gehen.

Nach insgesamt 10 Wochen und gut 900 km fahre ich jetzt wieder mit normaler Pedalarmlänge auf der Straße und habe meinen Spaß. Die Tourlänge ist immer noch nicht überwältigend, nähert sich aber doch langsam wieder 40 km und die eine oder andere Steigung darf auch wieder dabei sein.

Gleich am Anfang fing der Kurbelarmverkürzer übrigens kurz vor Ende einer Tour an, sich zu lösen. Von da an habe ich einfach das mitgelieferte Werkzeug mitgenommen, es aber nur noch einmal gebraucht.

Fazit

Ein Kurbelarmverkürzer ist eine tolle Sache, wenn man ihn braucht. Sie sieht zwar auf einem superleichten Carbon Rad sehr gewöhnungsbedürftig aus, aber mich hat's nicht gekümmert. Hauptsache Spaß!

Ich denke, ohne das Teil hätte ich erst sehr viel später wieder auf dem Rad gesessen und das wäre seeeeehr schade gewesen.

Da der Hersteller auf die Rücksendung des Kurbelarmverkürzers verzichtet hat, kann ich das Tool gerne leihweise zur Verfügung stellen, wenn jemand seinen linken Pedalarm verkürzen muss.

Klaus Görden

Licht ist Leben

Eine kurze Geschichte der Fahrradbeleuchtung

Das sagen zumindest die Biologen. Und es stimmt ja auch: ohne die Sonne gäbe es keine Pflanzen, keine Tiere und keine Menschen. Dann gäbe es auch keine Fahrräder, und der Mensch versuchte nicht, im Dunkeln Fahrrad zu fahren. Wenn man kein Licht hat, ist das aber viel gefährlicher als am Tag. Dann wird es leicht lebensfeindlich.

Im Anfang war das Licht

Schon kurz nach der Erfindung des "Veloziped" war klar, dass man für die Fahrt im Dunkeln eine Beleuchtung braucht. Das auch ohne den mörderischen Verkehr von heute. Die Straßen waren nicht wirklich zum Radfahren geeignet. Auch mit knapp unter 10km/h ist das Fahren ohne Licht in der Dunkelheit gefährlich. Also adaptierte man die Technik des zu dieser Zeit verbreiteten Verkehrsmittels, der Kutsche. Mit Kerzenlicht kam zumindest ein wenig mehr Helligkeit vor dem Rad auf, man konnte sich wenigstens sicherer "fühlen".

Es wird heller

Im Bergbau waren kompakte helle Beleuchtungen schon üblich: Das Azetylenlicht, auch Karbidlampe genannt. Es war zwar etwas stoßempfindlich, aber mit einer ausladenden Schwinge mit Feder befestigt, war das eine gewaltige Verbesserung. Das Licht war wesentlich heller und eher etwas weißlich, was die Radfahrerin (eher selten) oder den Pedalritter nicht nur gefühlsmäßig sicherer machte.

Elektrifizierung des Lebens

Diese Karbidlampen waren sehr wartungsanfällig. Selbst die mieseste elektrische Beleuchtung von heute ist hier besser. Man muss tatsächlich feststellen, dass die Einführung des Stroms die Fahrradbeleuchtung revolutionierte. Es war eine Technik, die kontinuierliche Verbesserungen versprach und schließlich auch gehalten hat.

Der Fortschritt rennt

Nach mäßigem Start mit Seitendynamo und Glühbirnenfunzel ging es etwa ab den 80er Jahren los. Es gab die unterschiedlichsten Konstruktionen von Lichtmaschinen, im Volksmund

"Dynamo" genannt. Die Triebfeder für die Entwicklung war der Versuch, die für das Licht aufzuwendende Muskelkraft zu verringern. Zunächst versuchte man, die mechanischen Verluste des durch Reibung angetriebenen Generators zu reduzieren. Parallel dazu wurde nicht zum letzten Mal das Automobil als Vorbild benutzt: Die funzelige Glühbirne wurde durch eine Variante mit Halogenfüllung ersetzt. Das brachte schon nennenswert helleres Licht.

Hightech

Fast ganz ohne Reibung funktioniert eine Lichtmaschine, die in der Nabe des Vorderrades verbaut ist. Zwar wurde sie bereits in der 1930er Jahren erfunden, aber da sie ein Getriebe brauchte, war sie zu kompliziert, zu laut und zu teuer. Erst mit der Entwicklung superstarker Dauermagnete wurde es möglich, auf das Getriebe zu verzichten. Anfang der 1990er Jahre startete der Boom der Nabendynamos. Diese Hightech-Geräte haben eine Eigenschaft, die ihren Einsatz fast unmerklich macht. Bei schneller Fahrt steht viel Spannung für das Licht zur Verfügung, möglicherweise zu viel. Deshalb haben ältere Dynamos die überschüssige Energie in Wärme umgewandelt, was die Verluste erhöht. Die Nabendynamos sind elektrodynamisch so ausgelegt, dass die Spannung bei höheren Drehzahlen nur noch wenig steigt, so dass dort keine nennenswerte Energie zusätzlich verbraucht wird.

Gleißend hell

Anfang der 90er Jahre erfand Shuji Nakamura die blaue Leuchtdiode (LED), was die Fahrradbeleuchtung revolutionierte. Ja blau: mit dieser LED kann man nämlich durch den Einsatz von Leuchtstoffen ähnlich wie bei der "Leuchtstoffröhre" weißes Licht erzeugen. LED-Scheinwerfer sind heute Standard und haben eine Helligkeit, die es nötig macht, vermehrt auf die korrekte Einstellung des Scheinwerfers zu achten.

Alles gut?

Eigentlich erfüllt ein einigermaßen aktuelles Fahrrad alle Voraussetzungen, um deutlich beleuchtet durch die Dunkelheit zu fahren. Seltsamerweise sind aber viele Frauen, Männer und Kinder im Dunkeln auf schlecht oder gar nicht beleuchteten Rädern unterwegs. Das liegt häufig daran, dass für die Verteilung des Stroms von der Lichtmaschine an die Leuchten oft noch schlechte Kabel eingesetzt werden, die es bereits in den 70er Jahren gab. Da ist noch Weiterentwicklung möglich und nötig.

Und rechts, links und hinten?

Sicher, auch das Rücklicht und die Reflektoren sind Teil der Fahrradbeleuchtung und müssen selbstverständlich funktionieren. Das ist aber seit der Einführung der LED-Rücklichter und Reflektorstreifen auf den Reifen schon seit einiger Zeit kein Problem mehr. Außerdem wäre das wieder eine andere Geschichte... genauso wie die Tatsache, dass immer noch zu viele Zeitgenoss*innen die Möglichkeiten der Technik ignorieren und ohne Licht unterwegs sind.

Burkhard Walger



Foto: © by Günter Havlena (pixelio.de)

Die erste Evolutionsstufe! Von der Kerze zu Azetylen.

Fahrradhersteller aus der Region

Rückblick auf die Artikelserie und ein Appell

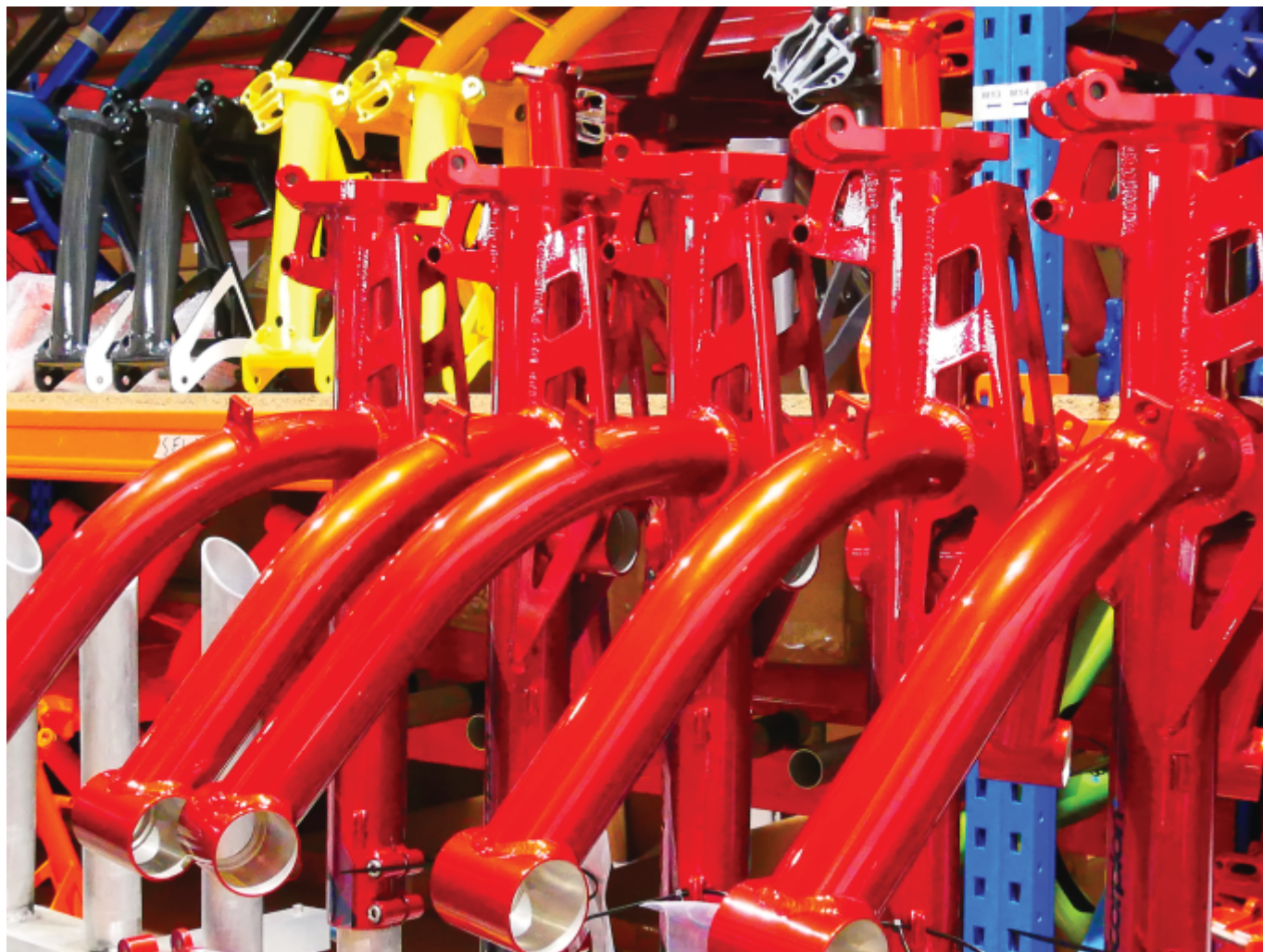


Foto: Helga Hofmann

Das Angebot an regional produzierten Fahrrädern ist mittlerweile sehr bunt.

Sechs Premium-Fahrradhersteller aus der Region haben wir in den letzten Kettenblatt-Ausgaben vorgestellt: Cucuma (Trecking- und Rennräder, Darmstadt, Ausgabe 1/2019), CargoFactory (Ex Kargon, Lastenräder, damals aus Weiterstadt, heute in Dieburg angesiedelt, Ausgabe 2/2019), Rotwild / ADP Engineering (Mountain Bikes, aus Dieburg, Ausgabe 1/2020), HP Velotechnik (Trikes und Liegeräder, aus Kriftel, Ausgabe 2/2020), Riese & Müller (Lastenräder und E-Bikes aus Mühlthal, Ausgabe 1/2021) und zuletzt in dieser Ausgabe cluuv (Lastenräder, aus Wiesbaden).

Ähnliche Entstehungsgeschichten verbinden diese Hersteller: Irgendwann um die Jahrtausendwende kam es durch Leidenschaft, Erfindungsgeist und die trotz diverser Rückschläge unbändige Lust der Gründer*innen am Probieren zur innovativen Initialzündung: Durchbrüche wie ergonomischer und kompakter Rahmenbau, Seillenkung, Scheibenbremsen, Federung usw., die anfangs in der Garage der Eltern, mal auch im Uni-Labor oder in einer unscheinbaren Werkstatt ausgereift sind. Daraus sind blühende, expandierende Unternehmen geworden, die heute mit wachsendem Umsatz und sicheren Arbeitsplätzen zum Wohlstand der Region beitragen. Fahrradhandel und Fahrradtourismus, die in der Corona-Zeit nach wie vor boomen, haben manche Ortsmitte erst recht am Leben gehalten. Jährlich werden in Deutschland über 5 Millionen Fahrräder verkauft, Tendenz weiterhin steigend. Die Fahrradbranche ist eine bemerkenswert kri-

senfeste Stütze unserer Volkswirtschaft geworden. Sie braucht außerdem keine groß angelegten Subventionen und Schrottprämien aus Steuermitteln – anders als die Autoindustrie, die in Berlin von einem Auto-Gipfel zum nächsten ständig bettelt.

Die Fahrradindustrie trägt an vielen Standorten – auch in Südhessen – zunehmend zum klimagerechten Wohlstand bei. Es ist also höchste Zeit - und nicht minder auch eine Frage der Gerechtigkeit -, dass die mittlerweile milliarden schweren Steuereinnahmen aus dieser erfolgreichen Wertschöpfungskette endlich in eine flächendeckende, sichere und bedarfsgerechte Radverkehrsinfrastruktur investiert werden. Wir wollen nicht länger warten!

Xavier Marc

Deutsche Fahrradwirtschaft in Zahlen

- 281.000 Erwerbstätige (2019) ¹
- 37,7 Milliarden Euro Gesamtjahresumsatz (2018) ¹
- 5,04 Millionen verkaufte Räder (2020, ca. 17% mehr als 2019) - davon 1,95 Millionen E-Bikes und 103.000 Lastenräder ²
- 340.000 geleaste Räder (2020) ²

Quellen: ¹ <https://wupperinst.org/p/wi/p/s/pd/908>,

² <https://www.ziv-zweirad.de/marktdaten>

Radverkehr belebt Geschäfte

Radfahren und Einzelhandel: (k)eine ganz einfache Beziehung

Foto: © ADFC Jens Lehmkuhler



Unterwegs mit Rad, Kind und Einkauf

„Wer den motorisierten Individualverkehr in den Städten reduziert, muss verödete Innenstädte in Kauf nehmen“. Immer wieder hört man solche Aussagen. Doch treffen sie zu oder entsprechen sie eher einem vagen Gefühl?

In Darmstadt lässt sich seit einigen Jahren ein Umdenken in der Verkehrsplanung beobachten. So hat sich die Stadt in der 2019 verabschiedeten Radstrategie klar zur Notwendigkeit einer Verkehrswende bekannt. Bis 2030 soll der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr auf Darmstadts Straßen auf 30 % angehoben werden. Aktuell liegt der Radverkehrsanteil bei 22 % - Tendenz steigend.

Verständliche Skepsis

Es ist unstrittig, dass Einkaufswege einen beachtlichen Teil der Alltagsmobilität ausmachen. Laut einer Veröffentlichung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur von 2020 liegt der aufs Einkaufen entfallende Anteil der PKW-Fahrten bei etwa 17 %. Ergreift man Maßnahmen, die den Pkw-Verkehr zurückdrängen, weckt dies verständlicherweise Befürchtungen. Immer wieder taucht die Frage auf, ob die Verkehrswende nicht dem ohnehin durch die Pandemie und die Konkurrenz des Onlinehandels gebeutelten Einzelhandel den Todesstoß versetzen würde. Für manche*n Einzelhändler*in gilt nach wie vor die schnelle Pkw-Erreichbarkeit mitsamt großzügiger Parkmöglichkeiten vor dem Laden als Erfolgsfaktor.

Erwartungen verändern sich

Doch ist das tatsächlich so? Wer allein den motorisierten Individualverkehr mit seinem Parkraumbedarf in den Mittelpunkt rückt, ignoriert, dass ein Großteil der Bürger*innen inzwischen andere Erwartungen an ein attraktives Stadtzentrum formuliert als noch vor einigen Jahren. Die zeitgemäße Innenstadt soll über wesentlich mehr Aufenthaltsqualität als früher verfügen. Ist dies nicht der Fall, dürfte es der stationäre Handel noch schwerer gegen Amazon & Co. haben. Für die Stadtplanung bedeutet dies, dass der urbane Raum neu gedacht werden muss.

Radfahren boomt

2020 veröffentlichte das renommierte Statistik-Portal Statista

eine Untersuchung, die zeigte, dass in Großstädten ab 100.000 Einwohner*innen etwa 50 % der Kund*innen ihre Einkäufe zu Fuß oder mit dem Rad erledigen. Eine beeindruckende Zahl. Das Fahrrad hat längst sein Aschenbrödel-Image des letzten Jahrhunderts abgeschüttelt, als man das Rad als Sportgerät nutzte oder dann zur Fortbewegung wählte, wenn man aus welchen Gründen auch immer (noch) keinen Führerschein und kein Fahrzeug hatte. Inzwischen ist das Fahrrad in der bürgerlichen Mitte mit ihrer Kaufkraft angekommen. Bester Beweis sind die immens gestiegenen Verkaufszahlen bei hochwertigen Rädern, Pedelecs und Cargobikes.

Blick über den Tellerrand

Zieht man verschiedene Studien heran, so kristallisiert sich schnell heraus, dass der innerstädtische Einzelhandel von der Förderung des Fuß- und Radverkehrs profitiert. Besondere Erwähnung verdienen die Londoner Nahverkehrsbetriebe „Transport for London“. Sie haben internationale Forschungsergebnisse ausgewertet und sind zu dem Schluss gekommen, dass der Einzelhandel von der Flächeneffizienz und Lebensqualität profitiert, die die Verkehrswende mit sich bringt. Besonders erfreulich ist auch, dass Fahrradstellplätze den fünffachen Umsatz eines Pkw-Parkplatzes bringen. Radfahrer*innen kaufen zwar in der Regel kleinere Mengen, sie gehen dafür jedoch häufiger einkaufen und geben über einen längeren Vergleichszeitraum mehr Geld im stationären Einzelhandel aus als Autofahrer*innen. Sie sind für den innerstädtischen, stationären Einzelhandel die treueren Kund*innen.

Aber auch in Deutschland gibt es wissenschaftliche Untersuchungen zum Thema. So befragte das Potsdamer Institute for Advanced Sustainability Studies (IASSL) 2020 in zwei Berliner Einkaufsstrassen Kund*innen und Händler*innen. Überraschendes Ergebnis: 91 Prozent des Geldes, das in den lokalen Geschäften ausgegeben wurde, stammte von denjenigen, die zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem ÖPNV unterwegs waren. Nun mag Berlin als Metropole anders funktionieren als Darmstadt. Nichtsdestotrotz decken sich die Ergebnisse der IASSL-Befragung mit denen anderer Studien, die in verschiedenen deutschen Innenstädten durchgeführt wurden. Ich stelle nicht in Abrede, dass Parkplätze – insbesondere für Menschen mit Mobilitätseinschränkung – ihre Berechtigung haben. Dies reicht jedoch nicht aus, um die Flächendominanz des motorisierten Individualverkehrs in den Innenstädten aufrechtzuerhalten. Der Handel scheint nicht das zwingende Argument pro Parkplätze zu sein. Denn inzwischen gibt es national und international eine Fülle an Beispielen, die darauf hinweisen, dass eine verbesserte Infrastruktur für Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und ÖPNV-Nutzer*innen dem lokalen Handel zugutekommt.

Helga Hofmann

Mehr e-Lastenräder für Darmstadt

In den kommenden Monaten bauen das Darmstädter Start-Up sigo und der Bauverein das Angebot an e-Lastenrädern weiter aus. An 10 zusätzlichen Stationen auf Bauverein-Gelände sollen 20 neue sigo-Lastenräder komfortabel per App ausgeliehen werden können. Aus Sicht des ADFC sind dies Schritte in die richtige Richtung, um noch mehr Menschen aufs Rad zu bringen. Mehr unter <https://sigo.green>.

Michael Kolmer im Gespräch mit dem VCD

„Es ist weiterhin das klare und dringend notwendige Ziel der Wissenschaftsstadt Darmstadt, eine grundsätzliche Ausweitung von Tempo-30-Bereichen zu realisieren.“

Herr Kolmer, seit Juni diesen Jahres sind Sie als Dezernent in der Darmstädter Stadtregierung für Mobilität verantwortlich. Die Koalition aus Grünen, CDU und Volt will Tempo 30 auf den Hauptstraßen zur Regelgeschwindigkeit machen. Was versprechen Sie sich davon?

Bis jetzt bieten die bestehenden Verordnungen und Gesetze nur sehr eingeschränkte Möglichkeiten, den öffentlichen Straßenraum den aktuellen Bedarfen folgend umzugestalten. Nachdem die Großstädte über mehr als eine Generation hinweg autogerecht überplant und überprägt wurden, besteht – wie wir alle wissen – massiv Handlungsbedarf.

„Umgestalten“ meint hier zum einen bauliche Fragestellungen. Es geht aber zum anderen auch um die Regeln für den Verkehr. Dies bezieht sich einerseits auf den ruhenden Verkehr, also das Parken, andererseits auf die Geschwindigkeit des fließenden Verkehrs. Die Straßenverkehrsordnung erlaubt uns bis jetzt nur sehr eingeschränkt selbst tätig zu werden.

Die Ausweitung von Tempo 30-Bereichen insbesondere auf Hauptverkehrsstraßen ist wichtiges Ziel des Magistrats und Teil der Darmstädter Mobilitätsstrategie. Wir erwarten uns davon positive Auswirkungen auf die Lärmbelastung, Luftreinhaltung, Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit.

Nehmen wir doch mal die Heinrichstraße als Beispiel. Sie ist wie Kasinostraße eine stark belastete Hauptverkehrsstraße mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von über 22.000 Kraftfahrzeugen. Ich wiederhole: Über 22.000 Kraftfahrzeuge pro Tag! Das muss man sich mal bewusst machen, was die Anwohnenden dort täglich aushalten. Durch die mit diesem hohen Wert verbundenen Emissionen der Kraftfahrzeuge ergeben sich sowohl lufthygienische Immissionsbelastungen als auch große Lärmbelastungen der Anwohnenden. Und ich bin der Auffassung, dass es in der Abwägung nicht zu viel verlangt ist, wenn der motorisierte Individualverkehr in Kauf nimmt, vielleicht ein wenig später am Ziel anzukommen als mit höherer Geschwindigkeit.

So war es bisher zum Beispiel möglich, vor Schulen die Geschwindigkeit zu reduzieren, aber dies auch nur dann, wenn der Hauptaussgang zur Straße hin ging.

Zuletzt haben die Kasinostraße und die Landskronstraße eine entsprechende Geschwindigkeitsbegrenzung erhalten. Wird das neue Tempolimit dort eingehalten?

Die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in der Kasinostraße wird regelmäßig durch die Stadtpolizei überwacht. Dies erfolgt durch die drei stationären Säulen (Kasinostraße Ecke Bleichstraße, beide Fahrtrichtungen, und Kasinostraße Ecke Pallaswiesenstraße, Fahrtrichtung Süden) und ergänzende mobile Messungen. Die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hat die Fallzahlen der Geschwindigkeitsverstöße zunächst sprunghaft ansteigen lassen (z. T. auf das 20fache), die Zahl der Rotlichtverstöße blieb nahezu gleich. Die Fallzahlen sind im weiteren Verlauf wieder gesunken, verharren aber derzeit auf einem Niveau, welches deutlich über den Zahlen vor der Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegt. Die mobilen Kontrollen zeigen einen überdurchschnittlichen prozentualen Anteil von Verstößen im Bereich zwischen 10 und 20%.

Für die Landskronstraße liegen auf Grund der erst vor wenigen



Foto: © Michael Kolmer

Tagen erfolgten Geschwindigkeitsbegrenzung noch keine aussagekräftigen Zahlen vor, da die bisherigen Einsätze noch nicht vollständig ausgewertet worden sind.

Welche Straßen folgen als nächste für Tempo 30 und wann?

Der nächste Antrag auf Temporeduzierung aus Lärmschutzgründen wird aktuell für einen Teil des Rhönrings vorbereitet. Wir planen den Antrag an das zuständige Regierungspräsidium Darmstadt in den kommenden Wochen. Bei den weiteren Anträgen orientieren wir uns, wie bisher auch, am Lärmaktionsplan, in dem die besonders belasteten Darmstädter Straßen aufgeführt sind. Auch für die Nieder-Ramstädter Straße im Bereich Roßdörfer Platz laufen derzeit Vorarbeiten. Hierzu müssen allerdings noch Fragestellungen hinsichtlich der sehr wichtigen Funktion dieser Straße für den ÖPNV geklärt werden.

Gibt es auch Straßen im Darmstädter Stadtgebiet, die definitiv bei Tempo 50 bleiben werden?

Ein wichtiger Baustein bei der Mobilitätswende ist in Darmstadt die Förderung des ÖPNV. Dazu gehört unter anderem, dass die Beschleunigung an den Lichtsignalanlagen weiter bestehen bleiben muss bzw. noch weiter ausgebaut werden muss. Weiterhin sind hier Fahrplandaten zu berücksichtigen mit den entsprechend hinterlegten Streckengeschwindigkeiten.

Im August 2021 ist Darmstadt auf Beschluss des Magistrats der „Städteinitiative Tempo 30“ beigetreten. Die Initiative geht auf Leipzig und Freiburg zurück, später kamen Aachen, Augsburg, Hannover, Münster und Ulm dazu sowie Bonn. Warum braucht es diese Initiative? Was hat sie bisher erreicht?

Anscheinend braucht es die Initiative, denn seitens des Bundesverkehrsministeriums besteht bisher ganz offenbar keine Bereitschaft, eigenständig tätig zu werden. Hoffen wir, dass sich das in der nächsten Legislaturperiode ändert! Zwar hatte der Bundestag im Mai 2021 auf Antrag der Koalitionsfraktionen ein sogenanntes Leitbild für Verkehrssicherheit beschlossen, welches vorsieht, das Ziel „Vision Zero“ als Leitgedanke in die Straßenverkehrsordnung aufzunehmen – was im Übrigen längst überfällig

war. Das Leitbild und die in diesem Zusammenhang geplante Änderung der Straßenverkehrsordnung sehen aber weiterhin nicht vor, es den Kommunen zu überlassen, selbstbestimmt zu entscheiden, ob sie beispielsweise flächendeckend Tempo 30 einführen möchten. Es wurde lediglich noch davon gesprochen, dass künftig innerorts Tempo 30 für einzelne Straßen „unabhängig von besonderen Gefahrensituationen“ angeordnet werden können soll.

Es ist weiterhin das klare und dringend notwendige Ziel der Wissenschaftsstadt Darmstadt, eine grundsätzliche Ausweitung von Tempo-30-Bereichen zu realisieren, da die positiven Wirkungen von Geschwindigkeitsreduktionen auf Lärm, Luftreinhaltung, Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit klar belegt sind.

Aufgrund der bisherigen Haltung seitens des Bundesverkehrsministeriums und der Bundesregierung, sind wir den Städten, die die Initiative ins Laufen gebracht haben, wirklich dankbar und ich habe mit voller Überzeugung die Erklärung unterzeichnet.

Als Wissenschaftsstadt können wir uns eine umfassende wissenschaftliche Begleitung des Pilotprojekts vorstellen, welche gerade auch die Auswirkungen einer stadtweiten Geschwindigkeitsbeschränkung auf die Verkehrsfunktion des Straßennetzes beleuchten würde.

In Leserbriefen und Kommentaren wird häufig von mehr Lärm und Abgasemissionen durch eine hoctourige Fahrweise bei Verbrennern in Folge von Tempo 30 gesprochen. In der Hügelsstraße gilt schon länger Tempo 30: Können Sie eine Veränderung an der Luftmessstation oder den Passivsammlern nachvollziehen?

Durch das Vorhandensein einer aktiven Messstation und eines Passivsammlers in der Hügelsstraße kann dort die lufthygienische Situation gut nachvollzogen werden. So konnten wir feststellen, dass die Werte für Stickstoffdioxid an der kontinuierlich messenden Station gesunken sind und die Grenzwerte unterschreiten. Auch die Werte am Passivsammler sind grundsätzlich gesunken, jedoch werden die gesetzlichen Grenzwerte noch nicht eingehalten.

Dies deckt sich auch mit den Veröffentlichungen des Bundesumweltamts, welche den Stand der wissenschaftlichen Forschung zu den Auswirkungen von Tempolimits festhalten. Beim Thema Lärm hat das Umweltamt bspw. von Anwohnenden aus der Kasinostraße die Rückmeldungen, dass die Lärmreduktion durch die Einführung von Tempo 30 eindeutig wahrnehmbar ist. Auch Anwohnende der Heinrichstraße berichten über eine Zunahme der Lebensqualität durch die gesunkene Lärmbelastung. Zurück zu Ihrer Frage: Hoctouriges Fahren wird nicht beobachtet und ist alleine aus den Luftwerten auch nicht nachzuvollziehen, insbesondere weil allgemein eine Verringerung der Emissionen mit Einführung von Tempo 30 dokumentiert ist. Es handelt sich also mehr um eine „gefühlte“ Fragestellung, als dass sie tatsächlich in der Lärm- und Emissionssituation ablesbar wäre.

Ein weiterer oft zu hörender Punkt: Viele Wohngebiete sind seit Jahren Tempo 30-Zonen. Verlagert sich der Kraftverkehr von der Hauptstraße in die Quartiere, weil man dort z. B. nicht an Ampeln warten muss? Wie lässt sich das verhindern?

Mit Tempo 30-Zonen wurde und wird die Aufenthaltsqualität in Wohngebieten deutlich erhöht. Dies macht sich aber alleine nicht nur durch die vorgegebene Geschwindigkeit bemerkbar, sondern auch durch weitere Ausprägungen wie generelles Mit-

fahren der Radfahrenden im Mischverkehr, Rechts- vor Links-Regelungen und der Möglichkeit von zu Fuß Gehenden überall zu queren.

Um diese Gebiete vor möglichem Schleichverkehr zu schützen, muss das Hauptverkehrsstraßennetz als solches weiterhin sichtbar und erhalten bleiben. Dies kann zum Beispiel durch einen störungsarmen und stetigen Verkehrsfluss bewerkstelligt werden. So ist hier unter anderem uneingeschränkter Begegnungsverkehr möglich. Weiterhin kann es Grüne Wellen geben, bei denen die Progressionsgeschwindigkeit einfach niedriger ist.

Aber auch das nachgelagerte Netz in Tempo 30-Zonen kann durch entsprechende Mittel wie beispielsweise Modalfilter, Einbahnstraßenregelungen und weiteren Maßnahmen für den Durchgangsverkehr unattraktiv oder nicht möglich gemacht werden. Möglicherweise wird auch im nachgelagerten Netz die Geschwindigkeit auf 20 km/h reduziert und im Hauptverkehrsnetz geht man auf Regelgeschwindigkeit 40 km/h. Wichtig ist, dass die Städte die Möglichkeit haben, eigenständig zu planen und damit zu gestalten.

Das Interview führte David Grünewald.

Michael Kolmer

- Geboren 1970
- Geographie-Studium in Darmstadt
- Verschiedene berufliche Stationen an der Technischen Universität Darmstadt, beim Land Baden-Württemberg und der Darmstädter Wirtschaftsförderung.
- 2005 – 2021 Leitung des Amtes für Wirtschaft und Stadtentwicklung in Darmstadt
- Seit Juni Magistratsmitglied, zuständig für die Themen Umwelt, Stadtplanung, Vermessung, Bauaufsicht, Mobilität, Grünflächen und Klimaschutz.

Quelle:

<https://www.schader-stiftung.de/personen/artikel/michael-kolmer/>



Foto: Heiga Hofmann

Das cluuv® e-cargo

Ein ganz besonderes Cargobike aus Hessen

Cargobikes ermöglichen in Stadt und Land vor allem bei Familien eine Mobilität, die ein normales Fahrrad nicht bieten kann. Das cluuv® e-cargo ist ein einspuriges Fahrrad mit Ladefläche zwischen Lenker und Vorderrad. Diese sogenannten Long Johns, von denen das hervorragende Übersichtsportal cargobike.jetzt rund 20 Hersteller listet, erfreuen sich besonderer Beliebtheit.

Warum hat Susanne Eidmann sich auf das Wagnis eingelassen, ein weiteres Cargobike zu entwickeln und auf den Markt zu bringen? Es waren Notwendigkeiten als Mutter von zwei Kindern, die aus der Unternehmensberaterin eine Gründerin haben werden lassen. Sie wollte die perfekte Familienkutsche für sich und ihre Kinder. Mit weiblichem Sachverstand, der hohen Affinität zum Fahrrad und dem strategischen Denken einer Unternehmensberaterin hat die Diplom-Sportwissenschaftlerin ein Cargobike entwickelt, das sich von den anderen unterscheidet.

Hohe Flexibilität durch den modular aufgebauten Transportbereich

Der Markenname cluuv® steht für „clever und move“ und es soll sowohl für Familien als auch für Unternehmen das flexible Cargobike sein. Besonderheiten sind die Transportplattform mit dem integrierten Schienensystem, auf dem bis zu drei Einzelkindersitze in gewünschter Position montiert werden können. Die in der Neigung leicht verstellbaren Sitze haben eine ergonomische Sitzfläche, bieten auch im Kopfbereich der Kinder Schutz und sind aus fluorcarbonfrei imprägnierten Öko-Tex- zertifizierten Stoffen. Das gilt auch für das Verdeck. Der tiefe Einstieg mit Griffen erleichtert dem Nachwuchs das Einsteigen. Sind größere Lasten zu transportieren, so ist dies entweder direkt auf der Ladefläche oder in der Box möglich.

Der Ständer mit Gasdruckfeder wird mit einem Fußpedal bedient. Abgeschlossen wird das Cargobike mit einem Schlüssel, der gleichzeitig den Akku sichert.

Premium-Ausstattung

Von der ersten Idee, über Patentanmeldungen bis zur Produktion war Nachhaltigkeit ein Leitgedanke. Der Rahmen wird in Niedersachsen von Nicolai Bicycles handgefertigt, die Sitze und das Verdeck werden von einem Familienunternehmen in Rheinland-Pfalz hergestellt. Die Produktion in Deutschland und Europa mit kurzen Transportwegen und fairen Arbeitsbedingungen sind weitere Kaufargumente. Beim Antrieb ist das E-Cargo mit hochwertiger bewährter Technik von Bosch ausgestattet. Die Performance Line CX unterstützt bis 25 km/h und wird von der unter der Ladefläche integrierten 750 Wh Power Tube gespeist. Der Bordcomputer Kiox 300 bietet den Überblick über die relevanten Fahrdaten.

Mit dem Gates-Riemenantrieb und der stufenlosen Enviolo-Schaltung wird die Kraft über die Schwalbe Pick-Up-Reifen auf die Fahrbahn gebracht. Kraftvolle Magura-Scheibenbremsen bringen das Wiesbadener Cargobike sicher zum Halt.

Fahrverhalten

Mit 45 kg Leergewicht und einem tiefen Schwerpunkt liegt das cluuv® e-cargo mit der 70 x 50 cm großen Ladefläche gut auf der Fahrbahn. Schlechte Wegqualität wird durch die Suntour-Feder gabel und auch die Schwalbe-Reifen angenehm gedämpft. Der Wendekreis des 2,67 m langen Rades ist erstaunlich klein. Es



Foto: Jörn Strüber

lässt sich gut rangieren und macht auch bei höheren Geschwindigkeiten einen souveränen Eindruck.

Ein Lastenrad kann oft ein Auto ersetzen

Die Motorunterstützung erleichtert es, den Berg hinaufzukommen und erweitert die Reichweite. Es macht das cluuv zu einem vollwertigen Fahrzeug sowohl für Menschen in der Stadt als auch im ländlichen Bereich. Ab rund 7.200 Euro ermöglicht das E-Cargo gesund und sicher mobil zu sein. Ob Elterntaxi, Einkauf oder gewerbliche Nutzung, das cluuv bietet genügend Ladekapazität bei sehr geringen Unterhaltungskosten und einem im Vergleich zu einem Auto viel geringeren Platzbedarf.

Sowohl für sportaffine Menschen wie die ehemalige Fahrradkurierin und Firmeninhaberin Susanne Eidmann als auch für Menschen, die lieber an der frischen Luft Cabrio fahren möchten, statt im Auto im Stau zu stehen, ist das neue hessische Cargobike ein guter Anlass, sich vom Zweitwagen bzw. dem Erstwagen freizumachen.

Es ist schön zu sehen, dass inzwischen sehr viele hervorragende, nachhaltige Fahrzeuge erhältlich sind, die Lust auf die Verkehrswende machen. Würden Kinder die Kaufentscheidung treffen, so fiel ihre Wahl wohl vor allem wegen der in der Neigung verstellbaren Sitze auf dieses Rad.

Jörn Strüber



Foto: Jörn Strüber

Paris à vélo, le bon plan

Paris mit dem Rad, ein guter Plan

Foto: Jörn Strüßer



Das ist doch mal ein Radstreifen!

Metropolen unterliegen einer ständigen Veränderung. Das gilt auch für Paris. Zwei Gründe führten mich nach Paris. Der verhüllte Arc de Triomphe war das letzte von Christo geplante vergängliche Kunstwerk. 60 Jahre nach der ersten Idee war dieser ästhetische Genuss gut zwei Wochen zu bewundern. Weniger vergänglich, aber auch ein Genuss ist die zum Teil schon umgesetzte Verkehrsplanung, die den sanften Verkehrsmitteln wieder Raum gibt

Paris respire – Paris atmet auf

„Wenn Paris hustet, erkältet sich Europa“, sagte von Metternich 1832. Wenn Paris wieder atmen kann, dann besteht somit in anderen Städten auch die Chance auf bessere Luftqualität. In vielen Städten in Europa liegt der Luftschadstoffgehalt regelmäßig über den von der Europäischen Union festgelegten Standards. Schlechte Luftqualität gehört zu den größten Gesundheitsrisiken und Verkehr ist eine der Hauptursachen.

Starke Lobbyarbeit, unter anderem der deutschen Autoindustrie, hat bis jetzt strengere Grenzwerte verhindert, so dass ein erheblicher Teil der Stadtbewohner*innen weiterhin einer Luftverschmutzung ausgesetzt ist, die über den Leitwerten der WHO liegt. So ist beispielsweise Stickstoffdioxid in Ballungsgebieten wie dem Rhein-Main-Gebiet zu etwa 60 % auf den Verkehrsbebereich und innerhalb dessen zu über 72 % auf den privaten PKW-Diesel-Verkehr zurückzuführen.

Das Pariser Klimaschutzabkommen

197 Staaten einigten sich Ende 2015 in Paris auf ein neues, globales Klimaschutzabkommen. Ziel ist es u.a., die Erderwärmung im Vergleich zum vorindustriellen Zeitalter auf "deutlich unter" zwei Grad Celsius zu begrenzen – mit Anstrengungen für eine Beschränkung auf 1,5°C.

Drei Monate zuvor begann einer der größten Wirtschaftsskandale in der globalen Nachkriegsgeschichte, der VW über 30 Milliarden Euro kostete. Bis zu 30 Milliarden Euro stellen Bund und Länder als Hilfsfonds für die Opfer der verheerenden Flutkatastrophe im Juli 2021 bereit. Nicht in Klimaschutz zu investieren, ist in mehrfacher Hinsicht teuer und gesellschaftsschädigend.

Paris – eine Weltstadt geht mutig voran

Ein Jahr vor der Weltklimakonferenz wurde Anne Hidalgo Bürgermeisterin von Paris. Trotz starker Proteste setzte Sie bereits 2015 ein Zeichen und ließ die Champs-Élysées einen Tag lang für den Autoverkehr sperren. Seit Mai 2016 ist an jedem ersten Sonntag im Monat die 70 Meter breite und knapp zwei Kilometer lange Prachtstraße autofrei und die Menschen genießen es. Von September 2018 bis September 2019 ist die Zahl derjenigen, die in Paris ein Fahrrad benutzen, um 54% gestiegen.

2020 trat Anne Hidalgo mit dem klaren Ziel an, Paris zu einer klimapolitischen Musterstadt frei von Privatautos mit Verbrennungsmotoren zu machen. Sie wurde im Amt bestätigt und will bis 2026 von den 83.500 Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum etwa 60.000 ersatzlos streichen. Auf den dadurch entstandenen Flächen sollen Radwege angelegt, Bürgersteige verbreitert und 170.000 neue Bäume gepflanzt werden. Die Zahl der Fahrradstellplätze soll von 60.000 auf 180.000 verdreifacht werden. Der Verkehr in Paris soll auch langsamer werden. Mit Ausnahme weniger Hauptverkehrsstraßen soll eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gelten, auf dem Stadtring wird die Geschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h reduziert. Bis zum Jahr 2024 sollen alle Hauptstraßen von Paris Radwege erhalten, und es sollen 9 Fahrradschnellwege mit 680 km Gesamtlänge entstehen. Um während der Pandemie den ÖPNV zu entlasten, wurden temporäre Radwege eingerichtet.

Zone apaisée – Die beruhigte Zone

Das historische Herz von Paris wird 2022 fast komplett zur Fußgängerzone. Mit dem Projekt „Zone apaisée“ will die Stadt eine Lösung anbieten, die zugunsten der Anwohner*innen und des Klimas wirkt. Das Fahrverbot soll nicht für die Anwohner*innen, Personen mit eingeschränkter Mobilität, Taxen sowie das lokale Handwerk und den Handel gelten.

Dieser Pariser Flair darf gerne durch Darmstadt wehen! Das hilft, die ehrgeizigen Klimaschutzziele, die seit Ende September von Patrick Voos im neuen Amt für Klimaschutz und Klimaanpassung koordiniert werden, besser zu erreichen.

Paris ist immer eine Reise wert.

Nach einer gut vierstündigen Zugfahrt konnten wir Paris mit dem Rad erkunden. Bereits am Samstag haben wir uns auf dem Radweg neben den Autospuren begeistert vom Place de la Concorde dem in silber-blaue Plane eingepackten Arc de Triomphe genähert. Der größte Kreisverkehr Frankreichs war voller Menschen, die sich in Ruhe von Christos Werk inspirieren lassen konnten. Die sonst leider gültige Warnung, dass man wegen des lebensgefährlichen Verkehrs keinesfalls versuchen sollte, die Straße zu überqueren, um zum Triumphbogen zu gelangen, galt nicht. Auch die übrigen Sehenswürdigkeiten konnten wir sicher mit den Rädern erreichen und am Sonntag zufrieden wieder zurückreisen. An den über 1.230 Vélib-Stationen stehen 14.000 Fahrräder mit und ohne Elektrounterstützung zur Verfügung, die darauf warten von Einheimischen und Touristen genutzt zu werden.

Jörn Strüßer

PARK(ing) Day 2021

Ein wunderschönes, etwas anderes Straßenfest mit politischem Statement

Kurz nach 10:00 Uhr lernte ein Auto fliegen. Da die Parkplätze in diesem Straßenabschnitt mittels Parkverbotschildern diesen Tag gesperrt waren, musste das Auto weichen.

Nach der Grafenstraße und der Liebfrauenstraße im Martinsviertel fand dieses Jahr der PARK(ing) Day in der mittleren Rheinstraße zwischen der Grafenstraße und der Gagerstraße statt. Verschiedenste Gruppen zeigten an diesem Tag, was man alles Schönes auf einer Straße mitten in der Stadt machen kann, anstatt dort nur Autos zu parken.

Im aktuellen Koalitionsvertrag von Bündnis 90/die Grünen, CDU und Volt wird genau dieser Straßenabschnitt erwähnt. Es geht darum, ihn zur verkehrsberuhigten Zone zu machen.

Dieses Ziel haben die verschiedenen Akteur*innen für einen Tag sichtbar gemacht. Das Rotzfreche Spielmobil lud mit seinem Spielsachen Kinder zum Mitmachen ein, Foodsharing bot gerettete Lebensmittel an. Bei Extinction Rebellion konnte man in einem mobilen Dom sitzen und diskutieren, während ein Sofa beim VCD zum Entspannen einlud. Das Offene Haus bot Äpfel an und so manche*r Bewohner*in des Lilienpalais fand sich zum Gespräch ein. Die Anwohnenden beklagten die viel zu kurze Grünphase an der Kreuzung bzw. wünschten sich eine Querungsmöglichkeit auf der Hälfte der Rheinstraße zwischen Grafen und Kasinostraße.

Der ADFC codierte Fahrräder und das Café Luis bot Getränke an. Das Blumen spielte live Musik. An kostenfreies Trinkwasser war mittels eines Hydranten auch gedacht, ebenfalls an dessen ordnungsgemäße Entsorgung durch ein Kompost-WC.

Radfahrenden wurde ein roter Teppich am Rande ausgelegt, um Richtung Bahnhof zu radeln, während Autofahrende sich einen anderen Weg durch die Grafenstraße suchen mussten.

Nicht zuletzt verdient eine besondere Erwähnung, dass der PARK(ing) Day eine Gelegenheit war, um miteinander ins Gespräch über die Notwendigkeit der Verkehrswende zu kommen.



Foto: Silas Bug

So sieht man die Rheinstraße selten.

Vertreter*innen des Radentscheids, des VCD und des ADFC suchten das Gespräch mit Passant*innen und Besucher*innen, diskutierten zum Teil intensiv und sammelten zahlreiche Unterschriften für das Verkehrswende-Gesetz (vgl. Artikel von Torsten Willner).

So schnell wie diese paradiesische Stimmung am Morgen entstand, so schnell verschwand sie wieder, als die Parkverbotschilder um 18:00 Uhr abgebaut wurden und parkende Autos die Straße wieder einnahmen. Hoffen wir, dass die Koalition ihre Pläne schnell umsetzt, um diese Straße für Menschen lebenswerter zu gestalten.

Sabine Crook

Regelmäßige monatliche Treffen des VCD Darmstadt Dieburg

Der VCD trifft sich am 2. Dienstag des Monats um 19:30 Uhr

am 7. Dez. 2021, 11. Jan. 2020, 8. Feb. 2020, 8. März 2021, 12. Apr. 2021, 10. Mai 2021 und 14. Juni 2021.

Aktuell finden die (für Interessierte offenen!) Treffen online unter <https://konferenz.vcd-darmstadt.org> statt.

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

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

Impressum

Herausgeber:

ADFC Darmstadt-Dieburg e.V.

Erscheinungsweise:

halbjährlich

Verantwortlich:

Annelie v. Arnim

Burkhard Walger

Redaktion:

Helga Hofmann

Klaus Görger

Satz und Layout:

Burkhard Walger

Titelbild:

Tim Becker, Montage: Burkhard Walger

Auflage:

2500 Exemplare

Anzeigenschluss 1-2022:

29. April 2022

Redaktionsschluss 1-2022:

15. April 2022

Internet:

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

eMail:

redaktion@magazin-kettenblatt.de

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

ISSN 2199-9546



Ankommen ist einfach.



sparkasse-darmstadt.de

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

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