

fahrradmagazin
kettenblatt
S Ü D H E S S E N



Editorial

Späte Einsichten....

Seit Wochen wird die Ukraine brutal angegriffen. Ihre Zivilbevölkerung ist Opfer wiederholter gezielter Attacken und Gräueltaten. Millionen sind mitten im Europa auf der Flucht. Wir sind entsetzt, müssen aber einsehen, dass unsere massiven Öl- und Gasimporte aus dem Land des Angreifers diesen Krieg mitfinanzieren.

Einsehen müssen wir auch noch eines: Trotz der vielen mahnenden Stimmen, die uns jahrelang vor den lebensgefährlichen Folgen des Klimawandels gewarnt haben, sind ÖPNV, Rad- und Fußverkehr strukturell und finanziell stets vernachlässigt worden. Stattdessen ist das Auto durch das Planungs- und Straßenverkehrsrecht systematisch privilegiert und obendrein noch stark subventioniert worden – trotz aller Erkenntnisse über überhöhten Flächen- und Energieverbrauch, Umweltbelastungen und die vielen Verkehrstoten.

All das fällt uns heute auf die Füße, zumal der stark gestiegene Spritpreis für soziale und wirtschaftliche Spannungen sorgt. Rettet uns ein einmaliges 9-Euro-Ticket für Bus und Bahn aus dieser Misere? Mitnichten. Was dauerhaft hilft, ist eine grundsätzliche und mutige Neuausrichtung der Verkehrspolitik. Es muss dringend in sichere, durchgängige Rad- und Fußwege sowie in neue Schienen, Fahrzeuge und Personal für einen landesweit flächendeckenden und gut getakteten ÖPNV investiert werden.

Genau das beabsichtigten der ADFC, der VCD, Fuss e.V. und die Radentscheid-Initiativen aus Darmstadt, Frankfurt und Kassel vor drei Jahren, als sie ein Landesgesetz für die Verkehrswende in Hessen entwerfen ließen. Heute werden Bürgerunterschriften für ein Volksbegehren über diesen Gesetzentwurf im Rahmen einer landesweiten Kampagne gesammelt. Darüber informieren wir auf Seiten 5 und 6. Mehr denn je gilt: Jede Unterschrift zählt!

Teile der Gesellschaft sind mittlerweile beim Umdenken und Umsetzen ohnehin weiter als unsere Landespolitik. Das zeigen beispielhaft die vielfältigen Denkanstöße, Initiativen und die durchaus erfolgreichen Experimente und Projekte aus unserer Region, denen wir in dieser Ausgabe viel Platz widmen: Griesheim, eine Fahrradstadt im Werden (Interview mit Bürgermeister Krebs-Wetzl auf Seite 3), mehr Platz für Fuß- und Radverkehr statt vollgeparkte Straßen in Darmstadt (Plädoyers des VCD auf

Seite 21), Rad-schnellwege und deren optimale Trassenführung (ADFC-Standpunkt auf Seite 7), die erfolgreiche Erprobung neuer Konzepte für den Lieferverkehr in Darmstadt (Bericht von Professor Axel Wolfermann, Hochschule Darmstadt, auf Seite 16), die expandierende Entwicklung des Lastenradverleihs in Darmstadt (Heinerbike, Seite 20), die Schulung von Kita-Erzieher*innen in Weiterstadt durch einen Profi-Radfahrlehrer für den sicheren Kindertransport mit Lastenrädern (Seite 18) sowie die zukunftsweisende pädagogische Arbeit an der „Bikeschool“ der Justin-Wagner-Schule in Roßdorf (Seite 17).

Dahinter stecken viel Leidenschaft und Engagement. Darüber berichten wir in eigener Sache auf Seiten 5, 12 und 14. Dass Fahrradreparaturen, digitale Navigation, Tourenleitung und Netzwerken ohnehin gar keine Männerdomänen (mehr) sind, zeigen wir auch auf Seiten 9 bis 11.

Der Sommer steht vor der Tür: Wie wäre es mit einer mehrtägigen Radreise durch Deutschland oder einer Radtour auf weniger bekannten Gefilden unweit von Darmstadt? Dazu liefern Euch unsere Radtouristiker*innen auf Seiten 13, 15 und 19 ein paar Ideen.

Einen Grund zum Feiern haben wir noch: Der OpenBikeSensor, an dem Klaus und sein Team mit viel Einsatz und Herzblut gearbeitet haben, hat den Deutschen Fahrradpreis gewonnen (Seite 8). Den fleißigen Preisträgern herzlichen Glückwunsch!

Zum Schluss: Burkhard hat dem Titelblatt ein erfrischendes neues Aussehen verlieht. Wir hoffen, es gefällt Euch auch.

Viel Spaß beim Lesen!

Xavier Marc



Foto: Carola Maul

Inhalt

Editorial	2	Grünes Band Teil 2	13
Interview mit Griesheims Bürgermeister Krebs-Wetzl	3	Tourguide werden	14
Auf dem Weg zum Verkehrswende-Gesetz für Hessen!	5	Radtouren im Main-Kinzig-Kreis	15
Jahresmitgliederversammlung 2022	5	Emissionsfrei liefern mit dem Lastenrad	16
Interview mit Verkehrswende-Campaigner Robert Wöhler	6	Die Bikeschool der Justin-Wagner-Schule	17
Mitten durch statt außen herum	7	Mobilitätswende in der Kita	18
Deutscher Fahrradpreis für OpenBikeSensor	8	Gravelbikes	19
Von Frauen für Frauen:		Heinerbike – Der Sprudelsprinter kommt	20
Navigieren, reparieren und Rad fahren	9	Die vielen Autos und warum eine Grünanlage kein Parkplatz ist	21
„In einem Fahrradladen zu arbeiten ist megacool“	10	Wo Fahrradstraße drauf steht, muss auch Fahrradstraße drin stecken	22
Das Frauennetzwerk im ADFC Hessen	11	Impressum	23
Aktiv werden, aktiv sein	12		

Interview mit Griesheims Bürgermeister Krebs-Wetzl

Wie Griesheim zur Fahrradstadt werden soll

Magazin Kettenblatt: Seit 10 Jahren stagniert Griesheim im ADFC Fahrradklimatest (FKT) bei Schulnote 3,8. Rad Fahrende klagen über Falschparken, Drängeln im Mischverkehr, schlechte Ampelschaltung und marode Wege. Sie sind langjähriger Alltagsradler und seit 2017 Bürgermeister. Wie schätzen Sie den aktuellen Stellenwert des Fahrrads im Alltagsverkehr in Ihrer Stadt ein?

Bürgermeister Krebs-Wetzl: Der Stellenwert des Fahrrads in Griesheim ist recht hoch, er ist aber auch steigerungsfähig. Wir beobachten, dass immer mehr Menschen mit dem Rad in unserer Stadt unterwegs sind. Dennoch fühlt sich kein Radfahrer in der Wilhelm-Leuschner-Straße (Ortdurchfahrt B26) wohl. Und immer wieder klagen Rad Fahrende zu Recht darüber, dass sie im Mischverkehr, auch in den Wohngebieten mit Tempo 30, mit zu knappem Abstand überholt werden. An all diesen Fronten arbeiten wir.

Der nächste FKT kommt Ende 2022: Welche konkreten Maßnahmen für den Radverkehr sind seit Ihrem Amtsantritt umgesetzt worden? Was steht noch kurzfristig auf der Agenda der Stadt Griesheim?

Wir haben 2019 und 2020 eine professionelle Radwegenetzanalyse durchführen lassen. Diese hat eine solide Grundlage für die Planung weiterer Handlungsschritte geliefert. Die Fahrradstraße in der Goethestraße ist ein Beispiel dafür, deren Umsetzung gerade ansteht.

Wir haben in der letzten Zeit viele neue und gute Fahrradabstellanlagen errichtet. Das ist wichtig für die Akzeptanz des Fahrrades als Verkehrsmittel. Es fing an mit zwei großen Abstellanlagen auf dem Platz Bar-Le-Duc. Seitdem haben wir an vielen anderen öffentlichen Liegenschaften/Einrichtungen wie Kinderspielflächen, dem Freibad, einem Bürgerhaus, dem Bauhof usw. neue Abstellanlagen errichtet. Viele weitere sind in Arbeit beziehungsweise in Planung.

An der Kreuzung Raiffeisenstraße/Nordring haben wir eine Bedarfssampel für die sichere Querung des Nordrings für Fußgänger und Radfahrer installiert. Am Haus Waldeck in der Eichendorffstraße haben wir einen Fuß- und Radweg eingerichtet und Wege außerhalb des Siedlungsgebiets mit neuem Schotter ausgebaut.

Es fehlt uns aber oft der Platz für die schnelle Einrichtung von Radwegen. Ein typisches Beispiel dafür ist der einseitige gemeinsame Fuß- und Radweg im Nordring, der für den Begegnungsverkehr viel zu schmal ist. Nur über die komplette Umgestaltung des Straßenraums hätte man dort überhaupt eine Chance, das Problem zu lösen. Das können wir nicht kurzfristig umsetzen.

Griesheim hat kürzlich einen Runden Tisch Nahmobilität ins Leben gerufen. Welche Erwartungen haben Sie daran?

Wir haben hohe Erwartungen an diesen Runden Tisch. Wir haben Expertinnen und Experten, nicht nur aus Griesheim oder aus den zuständigen Behörden, sondern auch aus der Stadtgesellschaft, der hiesigen Fahrradinitiative und den Verkehrsverbänden geholt, die Erfahrungen, Sichtweisen und neue Ideen einbringen. Dieser Runde Tisch Nahmobilität ist eine Form der Bürgerbeteiligung.

Dort bringen wir unsere Vorstellungen ein und erhalten durch die Diskussionen wertvolle Hinweise und Anregungen zurück, die



Foto: Geza Krebs-Wetzl

Geza Krebs-Wetzl

- Geboren 1960 in Mainz, verheiratet, zwei Kinder
- Jura-Studium in Mainz
- Berufliche Stationen in der Hessischen Steuerverwaltung
- Referatsleiter beim Hessischen Ministerium der Finanzen
- Seit 2017 Bürgermeister in Griesheim
- Überzeugter Alltagsradler

uns zu den richtigen Beschlüssen verhelfen. Wir erhalten dadurch die Gewissheit, dass das, was wir dort gemeinsam beschließen, auch von den Bürgerinnen und Bürgern mitgetragen wird. Das Stadtparlament hat das mittlerweile auch anerkannt.

Wo sehen Sie für Griesheim die größte Herausforderung bei der Umsetzung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur? Wo liegen die Chancen?

Die größte Herausforderung ist der mangelnde Platz in den vielen engen Straßen im Stadtgebiet. Dort gilt Tempo 30. Für weitere regulierende Maßnahmen gibt es dort kaum Möglichkeit. Stattdessen müssen Verkehrsteilnehmer lernen, sich aufeinander einzustellen.

Unsere Chance ist es, dass das Stadtgebiet flach ist und damit ideal zum Radfahren.

Die Stadt Griesheim hat mehrere KITAS und Schulen. Wie sieht es aus mit "Eltern-Taxis" in deren Umfeld? Wie sicher sind die Schulwege für Rad fahrende Schüler*innen?

Elterntaxis kennen wir auch. Seit mehreren Jahren nimmt regelmäßig ein Vertreter der Stadtpolizei an Elternabenden in den Schulen teil und schildert dort typische gefährliche Situationen im Schulverkehr. Auch die Lehrkräfte arbeiten an dieser Frage. Unsere Erfahrung zeigt, dass Eltern dadurch problembewusster werden.

Die Radnutzung auf dem Schulweg betrifft meistens die Schülerinnen und Schüler an der weiterführenden Gerhard-Hauptmann-Schule. Die geplante Fahrradstraße soll die Goethestraße und die Darmstädter Straße zu einem sicheren Zubringer machen. Die Planung ist im Grunde fertig, die Förderanträge müssen noch gestellt und bewilligt werden. Dann können wir in wenigen Monaten mit der Umsetzung anfangen.

Für Radpendler nach Darmstadt gibt es eine gute Verbindung im Zuge der B26 / Rheinstraße. Aber in Richtung Westen und Norden (Nachbarkommunen Riedstadt, Büttelborn, Weiterstadt) ist die Infrastruktur deutlich lückenhafter oder gar nicht vorhanden.

Welche Lösungen streben Sie derzeit mit den betroffenen Nachbarkommunen an?

Wir sind hier auf Hessen Mobil angewiesen, denn es geht um Bundes- und Landesstraßen. Zwar werben wir für den Ausbau des Radwegs nach Wolfskehlen an der B26 und den Neubau eines Radwegs nach Büttelborn an der L3303. In beiden Fällen gibt es aber auch bestehende Alternativen über Feldwege, die relativ gut befahrbar und ausgeschildert sind und die ich persönlich sehr gerne nehme.

Welche Instrumente der Straßenverkehrsordnung (StVO) ziehen Sie in Betracht?

Wir haben in Griesheim ganz wenige Einbahnstraßen. Diese sind bereits für den Radverkehr in der Gegenrichtung geöffnet. Bei der Planung der Fahrradstraße in der Goethestraße und der Darmstädter Straße haben wir uns auch die Gehwege angeschaut. Das bisherige Parken teilweise auf dem Gehweg soll zugunsten des Fußverkehrs auf die Fahrbahn verlegt werden. An den Kreuzungen wird der Gehweg um eine bauliche "Nase" erweitert, damit der querende Fußverkehr den Bereich besser überblicken kann. Beide Maßnahmen sollen für mehr Sicherheit sorgen, wovon auch die Schüler der Friedrich-Ebert-Schule profitieren werden.

Ein Überholverbot für einspurige Fahrzeuge haben wir bis heute nicht angeordnet. In unseren vielen, sehr engen Straßen in den Tempo 30 Zonen würde das in meinen Augen keinen Sinn machen. Wir können nicht in allen diesen Straßen ein solches Schild aufstellen. Das würde einen übermäßigen Schilderwald bedeuten. Gleichzeitig besteht dann das Risiko, dass dort, wo das Schild nicht aufgestellt ist, es so interpretiert wird, als sei das Überholen ohne weiteres erlaubt. Dabei kommt es in den etwas breiteren Straßen beim Überholen von Rad Fahrrenden darauf an, wie gerade geparkt wird. Ich habe daher für Griesheim die Anwendung noch nicht als förderlich angesehen.

Für zielführender halte ich die konsequente Durchsetzung des innerorts vorgeschriebenen Mindestüberholabstands von 1,5 Metern. Dies erfordert noch Aufklärung und Überzeugungsarbeit. Mit der IFFG (Anm. der Red.: "Initiative Fahrradfreundliches Griesheim", www.fahrradfreundliches-Griesheim.de) haben wir eine Kampagne mit Bannern über Überhol- und Dooring-Abstände durchgeführt. Ich habe mittlerweile das Gefühl, dass mehr Autofahrer darauf achten.

Das Parken auf Gehwegen, wenn überhaupt explizit noch erlaubt, soll eine Mindestbreite von 1 Meter 50 für den Fußverkehr frei lassen. Damit bekommen ältere Mitmenschen mit Rollatoren und jüngere Kinder mit Fahrrad den Platz zurück, den sie brauchen. Das Parken auf der Fahrbahn hat übrigens eine entschleunigende Wirkung, die dem Radverkehr zugutekommt.



Foto: Helga Hofmann

Anwohnerparken wollen wir hingegen nicht einführen. Der damit verbundene Verwaltungsaufwand wäre für uns nicht verhältnismäßig.

Tempo 30 haben wir nach langer Diskussion mit der Unteren Verkehrsbehörde (Anm. der Red.: Landkreis Darmstadt Dieburg) in dem Abschnitt des Südrings zwischen der Lindenstraße und dem Spargelhof Mönich angeordnet. Anhand von Verkehrszählungen konnten wir einen hohen Anteil an Rad Fahrrenden im Mischverkehr nachweisen. Dort ist nach der Straßenbreite aber kein Platz für einen Schutzstreifen. Dies stellt für sich eine Gefahrenlage für den Radverkehr. Persönlich freue ich mich sehr, dass wir hier die Zustimmung der Unteren Verkehrsbehörde gewinnen konnten.

Mit einem ähnlichen Ansatz beschäftigen wir uns derzeit mit der Wilhelm-Leuschner-Straße zwischen dem Kochschulhaus und der Wagenhalle.

Wie wird die Fahrradstadt Griesheim in fünf Jahren aussehen? Was wird anders sein?

Ich hoffe, dass wir durch unsere Politik den Anteil der Rad Fahrrenden am Gesamtverkehr so stark erhöhen, dass die Fahrradfahrer ganzjährig einen starken Faktor bilden, der, wie es seit langem in den Niederlanden der Fall ist, nicht mehr als störend wahrgenommen wird - auch dort, wo der Verkehr nicht separiert werden kann.

Das wird allerdings eine schleichende Entwicklung sein. Ich bin hier geduldig und hartnäckig. Immer mehr und immer bessere Fahrräder werden verkauft, immer mehr Menschen fahren gerne Rad. Darauf baue ich ganz stark.

Mitentscheidend sind gute Abstellmöglichkeiten - und zwar dort, wo die Menschen einkaufen. Ich setze hier auf den gesunden Wettbewerb unter den Einkaufsmärkten, die wir vor Ort haben. Tempo 30 würde ich weiterhin gerne erweitern, zum Beispiel im Südring, in der Oberndorfer Straße und auf der B26 natürlich gerade dort, wo Rad Fahrrende nicht die Möglichkeit haben, auf Parallelstraßen auszuweichen.

Zum Schluss ganz persönlich: Wie wurde aus Geza Krebs-Wetzl ein Radfahrer und wo fahren Sie am liebsten?

Als Kind hat mir ein Onkel in der Pfalz aus Teilen, die er gefunden hatte, mein erstes Fahrrad zusammengeschraubt. Mit diesem bin ich mit Jungs und Mädels aus dem Dorf durch die Gegend gefahren. Später als Jugendlicher in Mainz bedeutete das Fahrrad für mich vor allem ein großes Stück Unabhängigkeit. Als Student bin ich zum Rennradfahrer geworden. Heute fahre ich ein Treckingrad, das gut auf mich eingestellt ist. Darauf fühle ich mich sehr wohl und kann auch mal schlechtere Wege fahren. Auf Landesstraßen ohne Radwege möchte ich gar nicht mehr Fahrrad fahren und fühle mich hingegen auf Feldwegen am wohlsten. Dort habe ich keinen Autoverkehr, sondern nur frische Luft um mich herum, und kann die Natur genießen.

Herr Bürgermeister, wir danken Ihnen für das Gespräch.

Das Interview führten Helga Hofmann und Xavier Marc.

Die Goethestraße, Schulweg Griesheimer Kinder, soll Fahrradstraße werden.

Auf dem Weg zum Verkehrswende-Gesetz für Hessen!

Unterschriftensammlung auf dem Endspurt, jede Unterschrift zählt.

Erinnern wir uns noch an die vielen Ölkrisen seit der ersten vor knapp 50 Jahren (1973, infolge eines erneuten Nahost-Kriegs)? Haben wir dazugelernt? Seit einigen Monaten steigen die Spritpreise infolge teurerer Ölimporte schon wieder stark an. Das Umsteigen aufs Rad und ÖPNV ist vielerorts leider nur praxisferne Theorie, denn der Bus oder die Bahn zur nächsten Stadt fährt zu selten (wenn überhaupt). Und an der viel befahrenen Landesstraße führt immer noch kein Radweg dorthin. Das Auto bleibt oft das einzige Verkehrsmittel für den täglichen Weg zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz. Neun-Euro-ÖPNV-Tickets ändern daran nichts, Tankrabatte schaffen keine dauerhafte Abhilfe. Außerdem trägt der motorisierte Verkehrssektor nach wie vor unvermindert zu bedrohlichen Umweltschäden und wiederholten Klimakatastrophen bei, während 3000 Mitmenschen jedes Jahr auf deutschen Straßen sterben - was fast niemanden mehr aufregt.

Notgedrungen spricht die Politik seit Jahren auf allen Ebenen zwischen Bund und Kommunen von der notwendigen Verkehrswende, setzt sie aber nicht um, womit viele Mitbürger*innen sich nicht mehr abfinden wollen. Mittels Bürger- und Volksentscheide zwingen Initiativen in vielen Bundesländern und Städten die Politik zum Handeln, auch in Hessen. Die hessischen Landesverbände von ADFC, VCD, Fuss e.V. und die Radentscheid-Initiativen in Darmstadt, Frankfurt, Offenbach und Kassel haben auf eigene Kosten und mit Hilfe von Spenden einen Gesetzentwurf für die Verkehrswende in Hessen erstellen lassen. Dessen Ziel es ist, bis 2030 den Rad- und Fußverkehr und den ÖPNV zur gleichwertigen und sicheren Mobilitätsalternative zum PKW für alle Menschen zu machen (Siehe Ausgaben 2/2020 und 2/2021). Ein



Volksbegehren soll den Gesetzentwurf auf die Tagesordnung des Landtags bringen. Für die Zulassung dieses Volksbegehrens werden bis Juli mindestens 45000 Bürgerunterschriften benötigt. Je mehr Unterschriften über diese Mindestzahl hinaus zusammenkommen, umso mehr politischer Druck entsteht, insbesondere im Hinblick auf den nächsten Landtagswahlkampf (2023). BUND, Greenpeace, Natur Freunde, ProBahn und VdK unterstützen diese Initiative.

Der ADFC Darmstadt Dieburg ist eine der ca. 300 Sammelstellen, bei denen Unterschriftenbögen verteilt und eingesammelt werden. Auf www.verkehrswende-hessen.de sind diese Stellen zu finden.

Der vorliegende Gesetzentwurf sorgt für die überfällige, klima- und umweltgerechte und sozialverträgliche Verkehrswende in Hessen. Dafür ist es schon reichlich spät, aber noch nicht zu spät. Wir können heute die Landespolitik dazu verpflichten. Jede Unterschrift zählt.

(Siehe auch das Interview des Campaigners, Robert Wöhler, auf Seite 6)

Xavier Marc

Jahresmitgliederversammlung 2022

Zum zweiten Mal online

Corona hat den ADFC Darmstadt-Dieburg bereits zum zweiten Mal veranlasst, seine Jahresmitgliederversammlung online durchzuführen. 36 Mitglieder hatten sich zur Versammlung angemeldet, am 10.3.2022 haben schließlich 22 davon den Weg in den virtuellen Versammlungsraum gefunden.

Der Ablauf der Versammlung ist seit Jahren erprobt. Die Kassenführerin erstattet ihren Kassenbericht und die gewählten Kassenprüfer stellen ihren Prüfbericht vor. Da es keine Beanstandungen gab, wurde der Kassenführung anschließend Entlastung erteilt.

Die Vorstandsmitglieder erstatteten einen ausführlichen Bericht über die Aktivitäten des Vereins im abgelaufenen Jahr 2021. Der ADFC Darmstadt-Dieburg war an unterschiedlichen Gremien der Stadt Darmstadt beteiligt (Runder Tisch Nahmobilität, Klimaschutzbeirat), hat aber auch Arbeitsgruppen in den Kommunen des Landkreises initiiert oder dort mitgearbeitet. Viele Außenaktivitäten des Vereins hatten auch im Jahr 2021 unter den Einschränkungen der Corona-Pandemie zu leiden (Radtouren, Codierungsaktionen, Informationsveranstaltungen). Die Abstandsmessung beim Überholen mit OpenBikeSensor hat uns im Jahr 2021 viel Aufmerksamkeit, aber auch Anerkennung gebracht. Gemeinsam mit weiteren Initiativen bringt der ADFC Darmstadt-Dieburg die Initiative für ein Verkehrswendegesetz in Hessen voran. Der Vorstand wurde entlastet.

Wer die Mitgliederversammlung verpasst hat kann, den Vor-

standsbericht hier nachlesen <https://www.adfc-darmstadt.de/download/2022-JMV-Vorstand-final.pdf>

Nach dem Bericht des Vorstands wurde der Haushaltsplan für das Jahr 2022 vorgestellt. Die Versammlung hat dem vorgeschlagenen Plan zugestimmt.

Leider hat Andreas Seeberg - Schnittstelle zu den Tourenleitern und zu den Codierern - nicht mehr für den Vorstand kandidiert. Zum Dank für seine Mitarbeit hat ihm der Vorstand zwei Bücher über Fahrradreisen in Deutschland und Europa besorgt.

Die übrigen Vorstandsmitglieder kandidierten erneut, wurden von der Versammlung gewählt und nahmen die Wahl an. Der neue Vorstand besteht somit aus Helga Hofmann, Christine Lamken, Annelie von Arnim, Klaus Görgen, Burkhard Walger und Xavier Marc. Für das Jahr 2022 wurden Dirk Seeber und Christian Weber zu Kassenprüfern gewählt.

Zum Abschluss wurden fünf Delegierte sowie zwei Nachrücker für die Landesversammlung am 30.4.2022 gewählt. Nach gut zwei Stunden konnte der Versammlungsleiter die Jahresmitgliederversammlung beschließen.

Wir hoffen alle, dass wir in 2023 endlich wieder in Präsenz tagen können.

Klaus Görgen

<https://www.adfc-darmstadt.de/download/2022-JMV-Vorstand-final.pdf>



Interview mit Verkehrswende-Campaigner Robert Wöhler

„Organisation und Kommunikation sind die Hauptaufgaben als Campaigner“

Foto: Tim Becker



Robert Wöhler, seit Mitte August 2021 im Einsatz für die Verkehrswende in Hessen.

Magazin Kettenblatt: *Wie wird man Campaigner für das Volksbegehren „Verkehrswende Hessen“?*

Robert Wöhler: In der Vorbereitungsphase der Kampagne wurde schnell deutlich, dass das Projekt so groß ist, dass es hauptamtlicher Unterstützung bedarf. Es wurde jemand mit Vorkenntnissen gesucht, der auch kurzfristig zur Verfügung stand. Diese Voraussetzungen habe ich erfüllt, und dann ging es ganz schnell. Mitte August fing ich an, die Unterschriftensammlung startete am 1. September. Ich hatte also genau zwei Wochen Vorbereitungszeit.

Wie sieht dein Alltag als Campaigner aus?

Ich habe den Überblick und koordiniere die Kampagne. Dazu gehört u.a. das Material, das wir landesweit verteilen. Wenn die Aktiven Fragen haben, bin ich ihr Ansprechpartner. Außerdem behalte ich die Finanzen im Blick und stimme mich regelmäßig mit dem Trägerkreis der Kampagne ab. Auf den Punkt gebracht: Organisation und Kommunikation – das sind meine Hauptaufgaben als Campaigner.

Wie sieht die Kampagnenstruktur aus?

Als Campaigner stehe ich einerseits im ständigen Kontakt mit den Landesgeschäftsstellen des ADFC und des VCD. Auf dieser Ebene wird die Ausführung alltäglicher Aufgaben und Vorgänge abgestimmt und erledigt. Andererseits trifft der Lenkungskreis der Kampagne, der aus Vertreter*innen der beteiligten Verbände auf Vorstandsebene besteht, die strategischen und politischen Entscheidungen über die Führung der Kampagne.

Was hat dich auf deine Rolle vorbereitet?

Vor der Kampagne war ich Mitglied des Landesvorstands des ADFC Hessen. In dieser Rolle habe ich mich von Anfang an in der

Robert Wöhler

- Geboren 1990 in Braunschweig, lebt heute in Kassel
- Aktiv im ADFC (Kreisvorstand Kassel-Stadt und Land, bis August 2021 im Landesvorstand)
- Seit August 2021 Campaigner für das Volksbegehren Verkehrswende Hessen
- Vom Anfang an den Planungen zum Verkehrswendegesetz beteiligt

Vorbereitung des Verkehrswendegesetzes engagiert. Außerdem bringe ich Erfahrungen in der Führung von Verbänden mit. Auch dabei erwirbt man Kompetenzen, die jetzt von Nutzen sind. Nicht zuletzt weiß ich selbst, was es bedeutet, ehrenamtlich tätig zu sein. Das alles hilft mir, die Dinge so zu planen, dass sie auch umgesetzt werden können.

Was würdest du heute nach einigen Monaten Erfahrung anders machen?

Etwas mehr Vorbereitungszeit wäre gut gewesen. Manche Fragen – beispielsweise, wie wir mit den Aktiven kommunizieren würden – konnten wir vor dem Start im September noch nicht beantworten. Inzwischen ist dies gelöst und wir tauschen uns auf „Matrix“ als Chatplattform aus. Auch wie die Übergabe der Unterschriften aussehen soll, stand zum Projektstart noch nicht fest. Mittlerweile wissen wir, dass wir die Unterschriften am 28. August bei einer größeren Veranstaltung in Wiesbaden medienwirksam übergeben wollen.

Wenn du auf die letzten Monate zurückblickst, was funktioniert in dieser Kampagne besonders gut?

Wir verschicken unsere Materialien an ganz viele verschiedene Orte in Hessen. Landesweit gibt es Stand Ende März bereits fast 300 Sammelstellen. Auch das zeigt, dass die Kampagne in die Fläche geht und nicht nur in den Großstädten stattfindet. Das freut mich ganz besonders.

Wie sah bislang dein schönster Kampagnenmoment aus?

Ganz eindeutig der Start der Unterschriftensammlung. Die Vorbereitungsphase inklusive einer langwierigen und umfangreichen juristischen Beratung hat sich über einige Jahre hingezogen, aber am 1. September 2021 ging es endlich los. Wir standen in Frankfurt auf einer Mainbrücke und haben die ersten Unterschriften gesammelt. Das Feedback, das wir dabei erhalten haben, war unglaublich positiv und motivierend.

Wagst du eine Prognose, wo wir am Ende landen werden?

Wir haben zunächst 100.000 Unterschriftenbögen drucken lassen. Weil diese im November schon vergriffen waren, mussten wir im Dezember eine weitere Druckauflage beauftragen. Das stimmt mich optimistisch. Wir werden die vorgeschriebene Mindestzahl von ca. 45.000 Unterschriften, die wir in dieser Phase brauchen, auf jeden Fall deutlich überschreiten. Dennoch: Je mehr Unterschriften wir über diese Mindestzahl hinaus bekommen, umso mehr Handlungsdruck entsteht für die Landespolitik.

Welche Tipps gibst du uns für das Sammeln mit?

Am wichtigsten ist, aktiv auf die Menschen zuzugehen, z. B. auch im Kolleg*innenkreis, Stände zu organisieren und sich an Aktionen wie dem Klimastreik zu beteiligen. Und ganz praktisch empfehle ich allen, die sammeln, dass sie pro Person mit mehr als einem Klemmbrett unterwegs sind. So kann man in kurzer Zeit viele Unterschriften sammeln. Es kommt jetzt auf die Aktiven an, die in der wärmeren Jahreszeit wieder hinausgehen und sammeln. Jede Unterschrift zählt.

Robert, wir danken für das Gespräch und wünschen weiterhin viel Erfolg.

Das Interview führten Helga Hofmann und Xavier Marc.

Mitten durch statt außen herum

Radschnellwege und Siedlungsgebiete

Vereinzel werden Stimmen laut, nach denen Radschnellwege nicht durch Siedlungsgebiete geführt werden sollten. Doch das ist für die Kommunen und die Bevölkerung nicht vorteil-, sondern nachteilhaft. Denn Ortschaften können massiv profitieren, indem sie für den überörtlichen Radverkehr besser erreichbar werden.

In Hessen gibt es Pläne für den Bau von 19 Radschnellverbindungen und Rad-Direktverbindungen, zusammengefasst häufig als „Radschnellwege“ bezeichnet. Derzeit ist noch kein einziger dieser Wege durchgängig befahrbar und nur an einem, am Radschnellweg Darmstadt-Frankfurt, wird tatsächlich gebaut.

Es wird daher noch einige Jahre dauern, bis alle Radschnellwege nutzbar sein werden. Die Gründe für die lange Realisierungsphase sind vielfältig. Es ist Aufgabe der hessischen Verkehrspolitik eine Lösung der langen Dauer herbeizuführen, damit Radschnellwege einen Beitrag zur Verkehrswende werden leisten können. Hier verweisen wir auf den sehr guten Artikel „Radschnellverbindungen in Hessen – ein Zwischenbericht“ im VSVI-Journal: www.adfc-hessen.de/=5QAI

Zu den hemmenden Faktoren zählen die inzwischen vereinzelt vernehmbaren Auffassungen unter Bürger*innen, dass es sich bei Radschnellwegen um „Fahrradautobahnen“ handele, dass tausende von Radfahrer*innen mit überhöhten Geschwindigkeiten durch Anliegerstraßen unterwegs sein würden und sich die Verkehrssicherheit dadurch verschlechtere.

Tatsächlich ist es so, dass Radschnellwege ihren Namen von der höheren Durchschnittsgeschwindigkeit von Fahrrädern ableiten. In Hessen wird von einer mittleren Reisegeschwindigkeit (inklusive aller Halte) von 20 km/h und von einer Spitzenfahrgeschwindigkeit von 25 km/h ausgegangen. Das entspricht dem verkehrsrechtlichen Rahmen, der für Pedelecs gilt. Diese Geschwindigkeiten liegen deutlich unter der Tempobeschränkung von 30 km/h, die oft für den motorisierten Verkehr in Anliegerstraßen gilt. Außerdem verursacht Radverkehr keine Belästigung durch Abgase oder Lärm. Radschnellwege können also – sachlich betrachtet – nicht mit dem Bild einer „Autobahn“ in Verbindung gebracht werden.

Dort, wo dies sinnvoll ist, um ein besonders großes Potential



Foto: Ansgar Hegerfeld

Ein Abschnitt des Radschnellwegs von Darmstadt nach Frankfurt verläuft in Langen durch ein Wohngebiet.

an Nutzer*innen anzusprechen, müssen Radschnellwege selbstverständlich auch durch Siedlungsgebiete geführt werden können. Davon können Ortschaften massiv profitieren, indem sie für den überörtlichen Radverkehr deutlich besser erreichbar werden. Vorstellungen, dass ausgerechnet der Radverkehr aus Ortschaften herausgehalten werden und über „Umgehungsstraßen“ geführt werden soll, sind absurd. Sie können nur dazu dienen, die Absicht zu verschleiern, Veränderungen nicht zuzulassen, die Dominanz und Vorrechte des Anlieger- und Durchgangsautoverkehrs weiterhin aufrecht zu erhalten und Kfz-Parkplätze zu schützen.

Selbstverständlich müssen auch beim Ausbau der Radschnellwege die Verkehrssicherheitsbelange von Fußgänger*innen, Schüler*innen und behinderten Menschen geachtet werden. Als ADFC setzen wir uns weiterhin dafür ein.

Wir appellieren an Kommunalpolitiker*innen, die Planung und den Bau von Radschnellwegen mutig und zügig voranzutreiben, und sichern dabei unsere öffentliche Unterstützung zu!

Xavier Marc (Landesvorsitzender),
Norbert Sanden (Landesgeschäftsführer)

BIKE & SPORTS
SEEHEIM Rad und E-Bike
a.d. Bergstraße
Inh. Jens Wegleb

FÜR JEDEN DAS PASSENDE BIKE
www.bikesports-seeheim.de
Tel.: 06257 – 506 05 60

Beethovenring 59
64342 Seeheim
(Zugang über den Grundweg)
Mo – Fr: 9:30 – 13:00 Uhr
14:30 – 18:30 Uhr
Sa: 9:30 – 13:00 Uhr
Mittwoch: geschlossen
Parkplätze sind
ausreichend vorhanden.

Deutscher Fahrradpreis für OpenBikeSensor

Eine Initiative wird ausgezeichnet

Foto: Deutscher Fahrradpreis/Endermann



And the Winner is: OpenBikeSensor und SimRa.

Was im Herbst 2021 als spontane Idee begann – da formulierte Reinhard Otter die Bewerbung zum Deutschen Fahrradpreis 2022 – fand am 17.2.2022 ein überwältigendes Ende. Die Initiative OpenBikeSensor wurde, gemeinsam mit dem Projekt SimRa, mit dem Deutschen Fahrradpreis 2022 ausgezeichnet.

Wie alles begann

Die Anfänge der Initiative OpenBikeSensor liegen zwar nicht in grauer Vorzeit, aber es ist doch schon eine ganze Weile her – und der ADFC Darmstadt-Dieburg war da noch lange nicht dabei. Bereits 2018 ist in Berlin in einer Initiative zusammen mit dem Tagesspiegel der „Radmesser“ entstanden. Mit dem Radmesser wurden auch damals die Überholabstände beim Fahrradfahren gemessen und daraus dann Gefahrenstellen ermittelt. Dieses Prinzip und die Vorgehensweise wurden vom „Zweirat“ in Stuttgart aufgenommen und weiterentwickelt.

Technisch wurde dabei der Sensor weiterentwickelt. Er hat jetzt sowohl rechts als auch links einen Ultraschallsensor. Man misst also auch die Abstände zu parkenden Fahrzeugen und kann daraus Risiken für Dooring-Unfälle ermitteln.

Vor allem aber hat sich OpenBikeSensor seit den Anfangstagen in Stuttgart organisatorisch weiterentwickelt. Hinter dem Projekt steckt inzwischen eine bundesweite Initiative, die nicht nur die Hardware, sondern auch die Software für Visualisierung und Auswertung verbessert und erweitert.

OpenBikeSensor wird Verein

Im Dezember 2021 trafen sich 16 Mitglieder der Community zu einer virtuellen Vereinsgründung. Die vorgeschlagene Satzung wurde diskutiert und verabschiedet. Bei den erforderlichen Vorstandswahlen wurde auch ein Mitglied des ADFC Darmstadt-Dieburg als Beisitzer in den Vorstand gewählt. Inzwischen ist die Gründung des Vereins beurkundet und die Eintragung ins Stuttgarter Vereinsregister ist erfolgt. Die Gründungsmitglieder des Vereins kommen aus der gesamten Bundesrepublik von Lübeck über Darmstadt und Stuttgart bis Freiburg. In der Community kann weiter jeder mitarbeiten, der zum gemeinsamen Erfolg beitragen will. Dazu muss er nicht Mitglied im OpenBikeSensor e. V. sein.

Die Preisverleihung

Bereits Mitte Januar hat die Community erfahren, dass OpenBikeSensor zusammen mit drei weiteren Projekten für den Deut-

schen Fahrradpreis in der Kategorie Service & Kommunikation nominiert war. Als sich dann ein Kamerateam ankündigte, um in Freiburg ein Video über OpenBikeSensor zu drehen, war klar, dass wir wohl einen der drei Preise gewinnen würden. Der Gewinn des ersten Preises, gemeinsam mit dem Projekt SimRa (Siehe Fußnote), war dann am Tag der Preisverleihung schon keine Überraschung mehr. Reinhard Otter hat für die Initiative den Preis und einen Scheck über 5.000 € entgegengenommen.

Was ändert sich durch den Deutschen Fahrradpreis?

Das erste, was auffällt: Die Community ist deutlich sichtbarer. Das verdankt sie sicher der Berichterstattung in der Presse. Auch zunehmende Anfragen aus der Politik rücken OpenBikeSensor in den Blick der Öffentlichkeit. Immerhin hat sich auch Staatssekretär Oliver Luksic im Bundesverkehrsministerium anlässlich der Preisverleihung einen OpenBikeSensor aus der Nähe angeschaut.

Wie geht es weiter?

Aktuell werden in ganz Deutschland, aber z. B. auch in Österreich, Hunderte von Sensoren gebaut, die bald auf die Straße kommen und Überholabstände messen. Weitere Pläne für die Zukunft müssen erst mal reifen. Der neugegründete Verein ermöglicht für die Zukunft als juristische Person den Abschluss von Verträgen, den Betrieb der Plattform(en), aber auch nach Anerkennung der Gemeinnützigkeit die Entgegennahme von Spenden für die weitere Arbeit.

Ob und in welchem Umfang die Weiterentwicklung von Hard- und Software professionell vorangetrieben werden könnte, ist z. B. ein Thema, das immer wieder hochkommt. So wäre der Weg zu einem eigenen OpenBikeSensor für viele doch wesentlich einfacher, gäbe es die Geräte – oder zumindest eine bestückte Platine – fertig zu kaufen. Wir werden sehen, wohin der Weg führt.

Und wie sieht's in Darmstadt aus?

Wir beteiligen uns fleißig an der Weiterentwicklung von Hard- und Software. Obwohl wir erst später dazu gekommen sind, freuen wir uns über die Anerkennung der Gemeinschaft, die Thomas O., der schon in den Anfängen des Zweirat in Stuttgart dabei war, kürzlich formuliert hat: „Durch die konsequente und selbständige Umsetzung aller Komponenten des OpenBikeSensors inklusive Auswertung und Visualisierung ist der ADFC Darmstadt-Dieburg Pionier für die weitere Verbreitung des Projekts. Danke dass ihr so viel an die Community zurückgebt!“

Auf Betreiben und mit Unterstützung des ADFC Darmstadt-Dieburg entstehen jetzt in Hessen Initiativen in weiteren ADFC Orts- und Kreisverbänden und das ist gut so.

Klaus Görger

Fußnote zu SimRa: SimRa steht für „Sicherheit im Radverkehr“. Eine Smartphone-App zeichnet Fahrradfahrten auf. Beschleunigungssensoren werden dabei genutzt, um gefährliche Situationen zu erkennen. Über eine Schnittstelle kann SimRa auf die Messdaten von OpenBikeSensor zugreifen.

Von Frauen für Frauen: Navigieren, reparieren und Rad fahren

Über die weibliche Seite des ADFC Darmstadt-Dieburg

Vereine wachsen nicht von allein, und wer zukunftsfähig bleiben möchte, muss sich immer wieder hinterfragen und neu ausrichten. Auf Bundesebene geschieht dies durch den vor einigen Jahren angestoßenen Verbandsentwicklungsprozess. Auf Landes- und Kreisverbandsebene werden ebenfalls Angebote entwickelt, um den ADFC bunter zu machen und insbesondere mehr Frauen anzusprechen.

Hand aufs Herz, wie sieht typischerweise jemand aus, der beim ADFC aktiv ist: Männlich, seit vielen Jahren engagiert, Ingenieur, Techniker oder Software-Entwickler und oft begeisterter Schrauber. Er macht einen tollen Job und bringt den ADFC voran. Doch reicht das? Verschenken wir damit nicht unglaublich viel Potenzial? Die ADFC-Mitgliederstatistik zeigt, dass bundesweit fast genauso viele Frauen wie Männer Mitglied sind. Sie werden jedoch viel weniger oft aktiv und übernehmen noch weniger oft Führungsverantwortung in den Vorständen.

Aktiv für mehr Vielfalt

In Darmstadt-Dieburg ticken die Uhren nicht wesentlich anders als in vielen anderen ADFC-Gliederungen. Von den 1665 Mitgliedern (Stand: 02/2022) sind 46 % weiblich. Wir sind also eigentlich eine ganz normale Gliederung. Aber nur fast, denn gleichzeitig lässt sich an diversen Stellen beobachten, dass wir in Entwicklung sind. Man kann dies zum Beispiel daran festmachen, dass sich Mitglieder aus dem Vorstand in der Steuerungsgruppe für mehr Vielfalt und im Frauennetzwerk des ADFC Hessen engagieren (vgl. Artikel von D. Förster).

Frauen im ADFC Darmstadt-Dieburg

Um keine Missverständnisse aufkommen zu lassen, Frauen waren in unserer Gliederung schon immer aktiv – in ganz unterschiedlichen Rollen. Beispielhaft ist hier Gudrun Hegen zu nennen, die schon vor Jahren Touren anbot. Insgesamt sind die Frauen bei den Tourguides jedoch leider in der Minderheit. Umso erfreulicher ist daher, dass seit Herbst 2021 drei Frauen die Tourguide-Ausbildung durchlaufen bzw. einen Refresher-Kurs besucht haben.

Bei der Codierung gehört ebenfalls eine Frau zum Kernteam und im Vorstand erreichen wir seit 2021 mit drei Frauen fast die vom ADFC Hessen avisierte paritätische Besetzung. Das Aufgabenportfolio der Frauen im Vorstand reicht von der Verkehrspolitik über die Social Media-Arbeit bis zur Welt der Zahlen (Kassenwartin).

Von Frauen für Frauen

Seit kurzem macht der ADFC Darmstadt-Dieburg Angebote ausschließlich für Frauen. 2022 wollen wir dem Dreiklang von „Navigieren – Reparieren – Radfahren“ mehr Frauen die Begegnung mit dem ADFC ermöglichen und die Gelegenheit bieten, uns einmal von einer anderen, der weiblichen Seite kennenzulernen.

Navigieren! Eine schöne Route ist die halbe Miete für eine gelungene Radtour. Doch wie planen und wie die digitalen Tools am besten nutzen bzw. welche App für welchen Zweck? Zu diesem Thema fanden im März drei virtuelle Workshops statt, veranstaltet vom ADFC Darmstadt-Dieburg und dem Frauennetzwerk. Eingeladen waren Frauen ohne Vorkenntnisse, die neugierig auf erste Schritte in der digitalen Navigation waren. Gedacht als Ex-



Foto: Helga Hofmann

Einfach mal selbst am Rad schrauben - unter Anleitung gar nicht so schwierig.

periment, hat sich gezeigt, dass ein solches Angebot sehr gut funktioniert. Der erste Termin war binnen 24 Stunden ausgebucht, so dass kurzfristig zwei weitere Termine angesetzt wurden.

Reparieren! Wer eine Tour nicht nur planen kann, sondern auch Grundkenntnisse der Fahrradtechnik mitbringt, fährt ohne Angst vor einer Panne und damit entspannter. An zwei Tagen im März organisierten wir im „Gleis 66“ am Hauptbahnhof Schrauberinnenkurse. Unter der Anleitung einer jungen Fahrradmechanikermeisterin lernten die Frauen z. B., wie man ein Hinterrad aus- und einbaut sowie einen defekten Schlauch flickt. Auch diese Termine stießen auf großes Interesse – sogar Bürgermeisterin Akdeniz nahm teil.

Radfahren! Nach ersten Anläufen im Herbst 2021 stehen auch für 2022 wieder einige Frauen-Radtouren auf dem Programm, z. B. eine Eisdielenchecktour in den Darmstädter Norden und eine in den Süden. Diese sind, wie alle anderen Touren, über adfc-darmstadt.de/tour abrufbar. Dazu kommen weitere Touren, die vielleicht Frauen besonders ansprechen. Hier sind die Hofladentour und Touren zu Museen zu nennen.

Mit Angeboten wie diesen öffnet sich der ADFC. Es geht mir nicht um die Quote als solche – diese Diskussion möchte ich gar nicht führen. Mein Fokus liegt auf dem Ausprobieren. Ich glaube, dass es dem ADFC nützt, wenn wir uns auf neues Terrain begeben und einfach mal schauen, was läuft und was nicht. Mich trägt die Vision eines bunten ADFCs als Ort für alle Radfahrenden – unabhängig davon, ob sie männlich, weiblich oder queer sind und einen technischen Background haben, Sozialarbeiter*in, Wissenschaftler*in, Bibliothekar*in oder Bäcker*in sind. Ich freue mich auf Aktive, die uns dabei unterstützen.

Helga Hofmann

„In einem Fahrradladen zu arbeiten ist megacool“

Interview mit Elena Czyzewski



Foto: Helga Hofmann

Elena Czyzewski, 25 Jahre jung, ist Fahrradmechanikermeisterin und arbeitet bei einem renommierten Fachhändler bei Groß-Gerau. Für den ADFC Darmstadt-Dieburg hat sie bislang zwei Schrauberinnenkurse durchgeführt und Frauen mit den Grundkenntnissen der Fahrradtechnik vertraut gemacht.

Magazin Kettenblatt: Wie bist du zu deinem Beruf gekommen?

Elena Czyzewski: Es fing damit an, dass ich schon immer gerne mit dem Rad gefahren bin. Ich fand vor allem die Mountainbiker, wie man sie z. B. im Taunus beobachten kann, ziemlich cool. Aber ich wäre trotzdem nicht auf den Gedanken gekommen, in die Fahrradbranche zu gehen. Denn eigentlich wollte ich Schreinerin werden. Als das nicht geklappt hat, schlug mir meine Mutter vor, Fahrradmechanikerin zu werden. Ganz ehrlich, ich war davon zunächst gar nicht begeistert. Doch meine Mutter hat mich überzeugt und so habe ich mir einen Praktikumsplatz in einem Fahrradladen gesucht. Dort habe ich gemerkt, dass mir die Arbeit mit den Fahrrädern großen Spaß macht. Eine Woche später hat mir der Inhaber einen Ausbildungsplatz angeboten. Ich habe sofort zugesagt und meine Entscheidung bis heute nicht bereut. Dieser Beruf ist genau das Richtige für mich. Und so habe ich nach der Ausbildung den Meister „draufgesattelt“.

Du hast dich damit für einen klassischen Männerberuf entschieden. Gab es bei den männlichen Kollegen Vorbehalte gegen dich als Frau?

Bei Kollegen habe ich noch nie irgendeine Form der Diskriminierung erfahren. Während der Ausbildung gab es mal den einen oder anderen Klassenkameraden, der sich das Sticheln nicht verkneifen konnte, aber das sind Ausnahmen. Ich wurde immer und überall akzeptiert. Auch in der Meisterschule hatte ich keine Probleme, obwohl ich die Jüngste war mit der geringsten Berufserfahrung. Ich habe die anderen immer von meinem Wissen überzeugen können.

Noch mal zum Thema Männerberuf. Wie viele Frauen waren mit dir in der Ausbildung? Was empfehlst du jungen Interessentinnen?

(Lacht) In der Meisterklasse mit 28 Schüler*innen sah es so aus: 26 Männer und zwei Frauen. In der Berufsschule gab es drei Frauen und 11 Männer in der Klasse. Es könnte ruhig mehr Frauen geben, die die Ausbildung machen. Wenn ein Mädchen oder eine junge Frau überlegt, ob der Beruf etwas für sie sein könnte, dann empfehle ich auf jeden Fall, zunächst einmal ein Praktikum zu machen. Man muss wissen, dass das kein Hobby ist, sondern eine 3,5jährige Ausbildung und dass wie in jeder Branche Geld verdient werden muss. Man muss also auch wirtschaftlich denken können und es muss einem klar sein, dass man in der Regel auch mit Kundinnen und Kunden zu tun hat.

Was ärgert dich am Kund*innenverhalten am meisten, was freut dich besonders?

Am meisten irritiert mich, wenn mir jemand mit der Haltung begegnet, dass ich nur eine Praktikantin bzw. Auszubildende, vielleicht die Tochter vom Chef oder einfach „ein junges Mädel“ wäre. Manchen kommt einfach nicht in den Sinn, dass eine Fachkraft vor ihnen steht – sogar mit Meisterabschluss. Es passiert auch heute noch, dass Männer meinen, mir das Fahrrad erklären zu können.

Mir ist es wichtig, immer gute Arbeit abzuliefern. Deshalb freue ich mich ganz besonders über Kund*innen, die dies wahrnehmen. Sie kommen dann gerne zu mir und finden es schön, wenn ich ihr Rad repariere. Wenn jemand von meiner Arbeit überzeugt ist und diese Wertschätzung auch zeigt, das tut unglaublich gut. Im Laden gibt es immer wieder auch mal Gespräche über meinen Beruf und ich erlebe hier viel Bestätigung. Viele Kund*innen – egal ob Männer oder Frauen – finden es gut, dass ich mit meiner Berufswahl in eine Männerdomäne gegangen bin. Es hat nichts damit zu tun, wie jung oder alt er oder sie ist, sondern mit der Einstellung, die jemand Frauen und ihren Fähigkeiten gegenüber mitbringt.

Du gibst dein Wissen auch weiter, wie z. B. bei den Fahrradkursen für den ADFC in Darmstadt. Was beobachtest du in reinen Frauenkursen?

Meine Erfahrung ist, dass sich Frauen in Anwesenheit von Männern weniger trauen ... vielleicht einfach, weil der Mann dabei ist, es ihr schnell zeigt und das natürlich bequem ist. Oder aber der Mann meint, er könnte es besser. Ich habe festgestellt, dass Frauen in Frauenkursen weniger Hemmungen haben, ihre Fragen zu stellen. Oft sind es dieselben Fragen, aber die Männer treten einfach selbstbewusster und überzeugter auf.

Was wünschst du dir vom ADFC?

Ich fände es gut, wenn der ADFC stärker darauf hinweist, dass es ein anerkannter Ausbildungsberuf ist und ein*e Fahrradmechaniker*in bzw. Fahrradmechatroniker*in – so die aktuelle Berufsbezeichnung – eine anspruchsvolle Ausbildung absolviert. Es ist eine Branche mit Zukunft, und wir freuen uns, wenn uns der ADFC dabei unterstützt, die Wertschätzung für diesen Beruf zu steigern.

Elena, ich danke dir für das Gespräch.

Das Interview führte Helga Hofmann.

Das Frauennetzwerk im ADFC Hessen

Rückblick und Ausblick

In vielen ADFC-Landesverbänden entstehen Frauennetzwerke. Schrittweise verändern sie den ADFC, sie machen die weiblichen Mitglieder im ADFC sichtbarer und sind für so manche Frau eine Eingangstür zum ADFC. Auch in Hessen gibt es seit 2020 ein Frauennetzwerk.

Am 1. Februar 2020 hat der ADFC Hessen zu einem Treffen unter dem Motto „Frauenpower für den ADFC! Informieren, Vernetzen, Engagieren“ eingeladen. Geleitet wurde diese Veranstaltung von Frauen für Frauen durch Rebecca Peters (damals stellvertretende, jetzt Bundesvorsitzende des ADFC) und Johanna Drescher (Projektleitung Verband, Bundesgeschäftsstelle).

Lebenswerte Städte, sichere und umweltfreundliche Mobilität, Spaß am Radfahren sind Themen, die alle bewegen – und zu denen auch Impulse von allen gebraucht werden! Frauen stellen zwar knapp die Hälfte der Mitglieder, sind jedoch in vielen Gliederungen, Gremien und Gruppen des ADFC unterrepräsentiert. Insbesondere Führungsverantwortung ist häufig noch männlich besetzt. Viele Frauen fühlen sich im ADFC nicht richtig zu Hause und möchten sich doch engagieren. Ziel des Tages war es, dies mittelfristig zu ändern.

Was seitdem geschah

Die Aufbruchstimmung war greifbar. Doch dann kam Corona mit den bekannten Einschränkungen. Kein günstiger Zeitpunkt, um ein Netzwerk aufzubauen. Denn Netzwerke leben von persönlichen Beziehungen und diese lassen sich virtuell nur schwer entwickeln. Trotz dieser Hindernisse entstand eine lockere Initiative, das Frauennetzwerk des ADFC Hessen.

Inzwischen haben wir bis Ende 2021 mehrere virtuelle Treffen mit je 25 bis 40 Teilnehmerinnen veranstaltet. Monika Schmidt, Mitglied im Landesvorstand des ADFC Hessen, hat uns das Thema gendergerechte Verkehrsplanung nähergebracht, der Landesvorsitzende Xavier Marc informierte uns zum aktuellen Stand der von verschiedenen Verbänden initiierten Verkehrswende-Initiative. Wir haben außerdem über die Präsenz von Frauen auf der Webseite des ADFC Hessen gesprochen, über die Attraktivität von reinen Frauenradtouren, über Apps gegen Falschparkende und einiges mehr.

Die Pläne für 2022

Im Dezember haben sich die Netzwerk-Koordinatorinnen getroffen und zusammen ein Programm für 2022 erarbeitet. Wir möchten vier virtuelle Meetings von je einer Stunde durchführen. Das erste fand bereits statt und war mit dem Thema Tourguide-Ausbildung sehr erfolgreich.

Weitere Themen können sein:

- Erfahrungen mit Schrauberinnenkursen
- Fahrradkauf (Beratung)
- StVO (Was gilt seit Nov. 2021?)
- Bike Bridge e.V. (Radfahrkurse)
- Radfahrschulen für Wiedereinsteigerinnen
- Einblick in die Strukturen des ADFC
- Erfahrungen in der Vorstandstätigkeit
- Tipps für Radtouren und Berichte von Radreisenden

Dazu kommen in Zusammenarbeit mit dem ADFC Darmstadt-Dieburg Fortbildungsangebote für Frauen. Sehr erfolgreich fanden im März 2022 zwei Schrauberinnenkurse und drei Navigationsseminare statt. Weitere Angebote werden folgen.

Für September planen wir ein Präsenztreffen, voraussichtlich



Foto: André Zan auf Pixabay

Frauen fahren genauso gerne Rad wie Männer, sind jedoch bislang im ADFC weniger sichtbar. Das will das Frauennetzwerk ändern.

in Darmstadt. Eingeladen werden Frauen aus Hessen, unabhängig davon, ob sie ADFC-Mitglied sind oder nicht. Die Themen stehen noch nicht abschließend fest, doch Impulse z. B. zu Verkehrsthemen, Möglichkeiten der Vernetzung sowie ein Workshop zum Thema „Aktiv werden“ sind angedacht. Nachmittags wollen wir zum Abschluss eine kleine Radtour auf dem ersten hessischen Radschnellweg zwischen Darmstadt und Langen anbieten. Wer uns bei der Organisation unterstützen möchte, ist herzlich willkommen.

Ziele von Frauennetzwerken

Nicht nur in Hessen, auch in Baden-Württemberg, Berlin, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und anderen Regionen haben sich Frauennetzwerke gegründet. Gemeinsam sind allen, die Ziele Vernetzung und Erfahrungsaustausch, Frauen für das Engagement und für Führungspositionen im ADFC zu begeistern und sie dabei zu unterstützen, Bedürfnisse von Frauen im Radverkehr zu verdeutlichen.

In der letzten „Radwelt“ lagen drei Werbeprospekte, die alle ausschließlich mit Produkten für Männer ab der Lebensmitte warben (Ein Beispiel: „Die kernige Strickart des Pullovers stellt sich Ihrer Haut massierend entgegen.“). So sehen wohl die Werbepartner den ADFC. Es gibt noch einiges zu tun, doch mit dem Motto „Informieren, Vernetzen, Engagieren“ kommen wir mit jeder Initiative dem Ziel eines diverseren ADFC näher.

Dabei sein

Derzeit wird das hessische ADFC-Frauennetzwerk von den beiden Autorinnen dieses Artikels koordiniert. Wenn wir es weiterentwickeln und vielfältige Angebote realisieren wollen, brauchen wir Verstärkung – sei es punktuell, projekt- bzw. themenbezogen oder dauerhaft. Wir freuen uns, wenn wir Mitstreiterinnen finden. Oder möchtet ihr einfach nur an den Treffen teilnehmen und über unsere Aktivitäten und Angebote informiert werden? Ihr erreicht uns über frauen@adfc-hessen.de.

Dagmar Förster und Helga Hofmann

Aktiv werden, aktiv sein

Bundesweite ADFC Kampagne #MehrPlatzFürsRad



Foto: Helga Hofmann

Gespräche übers Radfahren am ADFC-Infostand.

Immer mehr Menschen unterstützen die Position des ADFC. Der ADFC ist ein wachsender Verein. Der Kreisverband Darmstadt-Dieburg freut sich z. B. 2021 über eine Steigerung von 7 % auf aktuell 1.664 Mitglieder. Das ist gut so, denn wir brauchen viele Stimmen, um uns für eine fahrradfreundliche Infrastruktur einzusetzen und viele Menschen bei ihren Fragen rund ums Rad zu unterstützen.

Die Zeit ist reif für eine Verkehrswende Hessen – mit mehr Radwegen, breiteren Fußwegen, höherer Verkehrssicherheit besonders auf Schulwegen usw. Unser ADFC und viele andere Vereine sammeln jetzt Unterschriften für ein Volksbegehren. Dazu sind wir mit Infotischen im Stadtgebiet unterwegs.

ADFC-Infostände

Können Sie uns dabei unterstützen? Ein Infostand ist immer eine gute Gelegenheit, andere ADFC-ler*innen und den Verein kennenzulernen. Man findet hier Gesprächspartner*innen zu allen Themen rund ums Rad, egal ob Kinderanhänger, Lastenrad oder E-Bike. Wir suchen junge und ältere Menschen, Eltern, Auszubildende, Student*innen u. v. m. Umso verschiedener, je besser können wir unterschiedliche Zielgruppen erreichen. Wer uns

zukünftig bei Infoständen unterstützen möchte, schreibt bitte eine E-Mail an info@adfc-darmstadt.de.

Aufgaben im ADFC

ADFC-Arbeit ist mehr als Info-Stände oder Vorstandsarbeit, sie ist vielfältig. Wie wäre es zum Beispiel...

- mit der Mitarbeit in den vorhandenen AGs (Stadt, Umland)
- mit der Unterstützung des Kodierteams
- mit der der Ausbildung zum TourGuide
- mit der Mithilfe bei Fahrradaktionstagen
- mit einem Artikel für das Magazin Kettenblatt
- mit Fahrradfotos für das Magazin Kettenblatt und unsere Online-Arbeit
- mit Angebote für einen bunteren und diverseren ADFC, hier auch: Angebote für Frauen, Familienradtouren, Angebote für Kinder und Jugendliche, junge Menschen usw.
- mit der Unterstützung im Fahrradbüro
- mit der Mitarbeit im Social Media Team (Facebook, Twitter) ...
- mit der Gründung und Betreuung von Stammtischen?

Spricht Sie ein Punkt an oder fehlt Ihnen was anderes im ADFC? Dann kommen Sie auf uns zu – am besten unter Angabe der ihrer Interessen per E-Mail an info@adfc-darmstadt.de. Übrigens: Auch einfach mal hospitieren und sich selbst einen Eindruck verschaffen, ist erlaubt und gern gesehen. Uns ist wichtig zu betonen, dass jede*r Aktive selbst festlegt, wie viel Zeit für das ADFC-Engagement aufgebracht wird. Vieles ist möglich – punktuelles und projektbezogenes Engagement genauso wie dauerhaftes. Wir freuen uns auf viele weitere Aktive, die mithelfen, den Radverkehr voranzubringen.

Gemeinsames Radfahren

Wir sind nicht nur politisch unterwegs, sondern auch mit unseren Rädern. Unser Tourenprogramm finden Sie immer online www.adfc-darmstadt.de/tour. Zu den ADFC-Radtouren können Sie gerne auch Freud*innen mitbringen, die nicht im ADFC sind. Einfach vorbeikommen, die TourGuides freuen sich über neue Gesichter. Gemeinsam Radfahren macht Spaß.

Annelie von Arnim

Als Gast in eine Vorstandssitzung reinschnuppern?

Herzlich willkommen!

Im Vorstand des ADFC Darmstadt Dieburg herrscht derzeit perfekte Parität: 3 Frauen (Annelie, Christine und Helga) und 3 Männer (Burkhard, Klaus und Xavier) sitzen gleichberechtigt am Tisch, an dem auch Platz für Gäste ist.

Wir treffen uns etwa einmal im Monat, seit zwei Jahren Corona-bedingt meist digital auf unserer eigenen Konferenz-Plattform. Sonst würden wir uns in unserem schönen Fahrradbüro im Gleis 66 am Hauptbahnhof zusammensetzen.

Eine typische Sitzung dauert anderthalb bis zwei Stunden. Die Tagesordnung wird vorab gemeinsam zusammengestellt. Wir beschließen, an welchen Aktionen wir teilnehmen wollen, planen den Einsatz der Aktiven, besprechen die Anliegen der unterschiedlichen AGs, entscheiden über Anschaffungen und Investitionen, die Kassiererin (Christine) informiert über den Stand der Kasse, wir erledigen das Verwaltungspensum unseres eingetra-

genen Vereins, schmieden Pläne für die Erweiterung und Pflege unserer Netzwerke, besprechen die Ausrichtung unserer verkehrspolitischen Arbeit. Und natürlich führen wir ein kleines Ergebnisprotokoll.

Viele kleinere oder eilige Dinge kommen gar nicht auf die Tagesordnung, sondern werden zwischen zwei Sitzungen per Mail-Umlauf schnell und zeitnah beschlossen.

Wir pflegen untereinander ein offenes, geselliges und unkompliziertes Arbeitsklima und haben nichts zu verbergen. Gäste mit Interesse an der ADFC-Arbeit sind herzlich willkommen.

Interessiert? Melde dich per E-Mail an vorstand@adfc-darmstadt.de. Wir antworten umgehend mit dem Termin und der Tagesordnung (inkl. Zugangsdaten) der nächsten Sitzung. Wir freuen uns schon auf dich!

Xavier Marc.

Grünes Band Teil 2

Von Fulda bis an die tschechische Grenze

Den Radweg an der innerdeutschen ehemaligen Grenze entlang sind wir in zwei Etappen abgeradelt. Im Sommer 2020 nach Norden und im Oktober 2021 nach Osten. 2020 hatten wir unsere erste Etappe an die Ostsee zu Hause begonnen und sind bei Point Alpha auf die Grenze gestoßen (siehe Bericht im Kettenblatt 2/2020).

Für die zweite Etappe des Deutsch-Deutschen Radweges sind wir in Fulda gestartet und haben über den Milseburgradweg (eine immer wieder schöne Strecke) die alte innerdeutsche Grenze in der Rhön hoch über dem Ulstertal erreicht. Eine alternative Anreise wäre auch mit dem Zug nach Hünfeld und auf einem anderen schönen Bahnradweg, dem Kegelspielradweg, nach Wenigentaft ins Ulstertal möglich gewesen.

Eine Tour mit Herausforderungen

Dieser zweite Teil des alten Grenzverlaufes ist nichts für Weicheier. Im Gegensatz zum Nordteil des Grünen Bandes, wo es am Ende immer flacher wird, fährt man durch den Frankенwald, den Thüringer Wald und das Vogtland ständig bergauf und bergab, oft quer zu den Tälern. Der einzige Tag, an dem die Strecke eher flach war, war unser Kulturtag ab Coburg, der Tag mit den geringsten Kilometern.

Im Großen und Ganzen geht es auf kleinen Straßen und guten Wegen rechts und links der alten Grenze entlang, aber ganz selten direkt an der Grenze auf dem Kolonnenweg. Die Wegeführung ist teilweise sehr einsam, es gibt wenige Gaststätten zur Einkehr und oft keine Geschäfte in den Orten. Also sollte man immer ein Picknick dabei haben. Die Tagesetappen muss man etwas planen, da auch Unterkünfte nicht so dicht gesät sind. Unsere Etappen lagen zwischen 40 und 73 km - aber mit täglich 600 bis 1000 Höhenmetern.

Natur und Geschichte

Kennzeichen der Strecke waren: wunderschöne, einsame Täler, tolle Ausblicke von den Höhenzügen und die ständige Beschäftigung mit dem Thema „Was machen Grenzen mit Menschen?": Vertreibung und Flucht, insbesondere die vielen vom DDR-Regime zwangsentvölkerten und geschleiften Höfe und Dörfer, die „Aktion Ungeziefer“ und andere Vertreibungsmaßnahmen im Grenzgebiet und die Folgen der 30 Jahre langen Trennung beider deutschen Staaten. Wir haben viele Stopps an diversen Orten mit Geschichte eingelegt: das Friedenskreuz auf dem Dachsberg bei Hermannsfeld in Sichtweite der Grenze - heute wieder besonders aktuell!; die jüdische Geschichte in Berkach; Heldburg, eine historische Kleinstadt - heute mit wenig Leben; das Zweiländermuseum in Streufdorf; Coburg, die größte Stadt auf der Strecke mit schöner Altstadt und viel Kultur; Sonneberg, die alte Handelsstadt; Bauhaus in Probstzella: das beein-



Foto: Fortuna Marx

Friedenskreuz auf dem Dachsberg



Foto: Fortuna Marx

Am Dreiländereck Sachsen – Bayern - Tschechien

druckende „Haus des Volkes“; Mödlareuth - das geteilte Dorf; und an vielen weiteren Stellen.

Am Beginn (oder am Ende?) des Rennsteigs bei Blankenberg an der Saale haben wir einen Pausentag eingelegt und sind im idyllischen Höllental gewandert. Für kurze Streifzüge und Entdeckungen zu Fuß am Grünen Band könnte man vielleicht noch mehr Zeit einplanen.

Das Ende fand unsere Reise im Vogtland am Dreiländereck (Bayern, Sachsen, Böhmen) an der tschechischen Grenze. Und auch dort, wo wir nicht nur Bundeslandgrenzen, sondern auch eine Staatsgrenze überschreiten konnten, haben wir erfahren, wie schön es sich im Frieden und mit offenen Grenzen zu seinen Nachbar*innen leben lässt. An diesem letzten Tag, an dem wir eigentlich dachten, dass wir nach all den Steigungen über die Höhen des Frankenwalds und des Thüringer Waldes nun etwas gemächlicher durch das Vogtland rollen könnten, haben wir dann mit über 1000 Höhenmetern unsere „Königsetappe“ hinter uns gebracht.

Über Hof ging es mit dem Zug wieder zurück nach Hause.

Andreas Seeberg und Fortuna Marx

Fakten

Gefahrene Strecke Fulda - Hof: 424 km - 4920 Hm.

Dauer: sieben Radtage, ein Tag Pause mit Wandern.

Hinfahrt: mit dem RMV nach Fulda; Rückfahrt von Hof mit RE und Bayernticket über Aschaffenburg.

Karte: Esterbauer Deutsch-Deutscher Radweg und Radkarten. Wir hatten die Wegstrecke aber auch vorher digital geplant und ein Navigationsgerät dabei.

Ausschilderung: keine durchgehende Beschilderung des Iron Curtain Trails; teilweise muss verschiedenen Fernradwegsymbolen gefolgt werden. Daher ist gutes Kartenmaterial und/oder ein digitaler Wegbegleiter dringend empfehlenswert!
Wegoberfläche: größtenteils Asphalt, kleine Straßen, Feld- und Waldwege, wenig Kolonnenweg, viele Täler sind zu querren.

Tagesverpflegung mitnehmen!!

Es gibt meist keine Einkehrmöglichkeiten an der Grenze.

Unterkünfte: Meist ein Tag vorher mit Internet recherchiert, besonders empfehlenswert waren der Berggasthof Bayern-turm bei Zimmerau und das „Haus des Volkes“ in Probstzella: Schlafen und Essen in lebendiger Bauhausarchitektur!

Tourguide werden

Ein Plädoyer für die ADFC-Ausbildung

Foto: Herrmann & F. Richter auf Pixabay



Gemeinsame Radtouren gehören zum ADFC wie das Amen zur Kirche. Deshalb sind die Tourguides so wichtig.

Geführte Radtouren sind wichtig für den ADFC und entsprechend wichtig sind die Tourguides. Diese können sich beim ADFC ausbilden und zertifizieren lassen.

Das Tourenprogramm gehörte von Anfang an zum Kernangebot des ADFC. Und das ist gut so. Denn das gemeinsame Radfahren ist schlicht und einfach schön. Es macht den Teilnehmer*innen Lust auf noch mehr Fahrrad und ist außerdem eine hervorragende Gelegenheit, neue Menschen und den ADFC kennenzulernen.

Neue Tourguides braucht der ADFC

Die Leistung derjenigen, die seit Jahren, manchmal Jahrzehnten, Touren anbieten, kann nicht hoch genug geschätzt werden. Die Tourenleiter*innen haben mit ihrem Engagement – ganz besonders mit der Kontinuität ihres Engagements – wesentlich dazu beigetragen, dass der ADFC heute dort steht, wo er jetzt ist. „Eine Radtour am Sonntag mit dem ADFC, das ist für mich einfach die schönste Art, die Freizeit zu verbringen“, sagte mir bei meiner ersten ADFC-Tour eine der anderen Radfahrerinnen. Solche Statements wirken nach. Sie sind die beste Öffentlichkeitsarbeit, die ein Verein sich nur wünschen kann. Dafür sind wir allen Tourenleiter*innen unendlich dankbar!

Auf der anderen Seite steht der ADFC vor der Herausforderung, dass so mancher langjährige Tourguide sich inzwischen aus Altersgründen zurückzieht. Dazu kommt, dass die Pandemie zu Einschränkungen beim Radtourenangebot geführt hat und in der Folge der eine oder andere Tourguide ebenfalls aufgehört hat. Jammerschade! Denn die Zahl der Radfahrer*innen steigt und damit auch die Chance für den ADFC, neue Zielgruppen zu erschließen. Selbstkritisch stelle ich allerdings die Frage, ob unser aktuelles Tourenangebot dafür bunt genug ist. Fehlen uns z. B. gemütliche Genuss- oder Kultur-Touren? Machen wir genug für Familien? Oder für Frauen, die mal unter sich sein wollen? Beantworten lassen sich solche Fragen nur, indem wir Tourguides finden und aktivieren, die ganz unterschiedliche Angebote machen. Nur wenn man es ausprobiert, weiß man, wofür es neben den bisher angebotenen und nach wie vor erfolgreichen Touren eine Nachfrage gibt.

Meine Motivation Tourguide zu werden

Meine erste Tour, die ich mit organisiert habe, war denkwürdig.

Ein Fahrradunfall mit einem Vorderrad, das aus der Gabel sprang, und ein Sturz beim Bremsen. So etwas braucht niemand und eigentlich hätte dies abschreckend wirken können. Tatsächlich hat es mich jedoch motiviert. Denn die Tour konnte trotz dieser Zwischenfälle erfolgreich zu Ende gebracht werden. Es hat Spaß gemacht und ich habe dabei gelernt, dass man sich nicht für alles wappnen kann, aber für das, wofür man sich wappnen kann, gibt es beim ADFC eine Ausbildung.

Die Tourguide-Ausbildung

Der ADFC-TourGuide ist ein Qualitätssiegel und steht für eine bundesweit einheitliche Ausbildung von Radtourenleiter*innen.

In 32 Stunden setzt man sich mit folgenden Themen auseinander:

- Grundlagen und Tourenplanung
- Kommunikation und Leitung von Gruppen
- Recht und Haftung
- Erste Hilfe (wird bei externem Anbieter wie z. B. dem DRK absolviert)

Die ersten drei Module werden in der Regel an drei Tagen durch speziell geschulte und zertifizierte Trainer*innen vermittelt. Neben der Ausbildung in Präsenz bei den Landesverbänden gibt es seit kurzem die Möglichkeit, beim Bundes-ADFC die Ausbildung auch als „Blended Learning“-Kurs mit einer Kombination von Online- und Präsenzphasen zu durchlaufen. Aber egal, wofür man sich entscheidet, eine Radtour, bei der man sich in der Gruppenleitung üben kann, gehört immer dazu.

Anforderungen an Tourguides

Wenn ein Tourguide weiß, wie man mit einer Panne umgeht, schadet dies nicht. Das technische Know-how steht jedoch nicht im Mittelpunkt der Tourguide-Anforderungen. Viel wichtiger sind die planerischen und organisatorischen Fähigkeiten sowie die Sozialkompetenz. Dazu gehört, dass man gut auf Menschen zugehen und führen kann, dass man integrierend wirkt und es einem leicht fällt, mit Überraschungen umzugehen. Denn – so viel sei versprochen – Überraschungen gibt es immer, wenn man mit Gruppen unterwegs ist.

Aktiv werden!

Wer sich angesprochen fühlt, fährt am besten einmal bei einem erfahrenen Tourguide mit. Wenn das Interesse geweckt ist, unterstützt der ADFC die Ausbildung nach Möglichkeit finanziell. Einer, der diese Chance nutzte und sich vor kurzem zertifizieren ließ, ist der Darmstädter Simon Bülow. Er fühlt sich nun gut vorbereitet und lädt die Besitzer*innen von Gravel Bikes und leichten Mountainbikes ein, mit ihm ins Gelände zu fahren. Ich selbst werde im laufenden Jahr mehrere Touren anbieten, neben Thementouren auch reine Frauen-Radtouren.

Weitere Ideen, um das Tourenangebot noch bunter und attraktiver zu machen, sind jederzeit willkommen. Ganz besonders freue ich mich auf noch mehr Menschen, die sich vorstellen können, selbst Tourguide zu werden, und natürlich auf alle, die einfach nur mitfahren möchten. Das Tourenangebot des ADFC Darmstadt-Dieburg ist unter www.adfc-darmstadt.de/tour abrufbar.

Helga Hofmann

Radtouren im Main-Kinzig-Kreis

Das Hanauer Hinterland entdecken

Von Darmstadt aus sind Hanau bzw. Rodenbach mit der Bahn in etwa einer Stunde gut zu erreichen. Von dort aus ist man schnell in der schönen Landschaft des Main-Kinzig-Kreises. Ein guter Grund, die Region mit dem Rad zu erkundigen. Im Folgenden stellen wir zwei Tagestouren vor, die beide mit etwas Grundkondition gut zu machen sind.

Tour 1: Rodenbach – Barbarossaquelle - Kahltal - Hanau

Diese Tour startet am Bahnhof Rodenbach. Erste Station ist das Forsthaus Wolfgang, hier gibt es einen Waldladen mit Wildfleischverkauf und einer Viertelstundenbank, die zur Pause einlädt. Lohnenswert ist ein Abstecher zur Klosterruine Wolfgang, die nur wenige hundert Meter weit weg ist. Gegründet von dem Orden der Serviten im 15. Jahrhundert, wurde das Kloster im Bauernkrieg 1625 verwüstet und ist seitdem dem Verfall anheimgegeben. Leicht ansteigend geht es danach zur Barbarossaquelle, wo man mit Blick auf einen idyllischen Teich eine Rast einlegen kann, damit man gestärkt ist für den weiteren Anstieg. Auf Waldwegen geht es stetig, aber sanft und gut fahrbar bergan, bis zu einer Straße (L3268), an der entlang ein Radweg verläuft. Weitere Steigungen stehen nicht an und wir rollen ab jetzt entspannt bergab bis zum Hofgut Trages. Auf dem einstigen Feriendomizil der Brüder Grimm befindet sich heute eine Golfanlage mit öffentlich zugänglichem Restaurant. Der Straße folgt man, bis es rechts nach Alzenau-Albstadt geht. Wir sind nun im landschaftlich wunderschönen Spessart. Nächstes Ziel ist Michelbach, ab hier geht es entlang des gut ausgeschilderten Kahltal-Spessart-Radwegs Richtung Main. Ab Kahl fährt man auf den Mainradweg Richtung Frankfurt, zunächst auf der nördlichen Uferseite. In Groß-Krotzenburg nutzt man die Möglichkeit, am Wehr auf die Mainsüdseite zu wechseln. Geheimtipp: In Klein-Krotzenburg werden die berühmten Köhlerküsse hergestellt, ab dem Frühling gibt es dort auf dem Firmengelände auch ein Eis! Dazu verlässt man den Uferweg, biegt am Wehr in die Herderstraße ein und folgt ihr ca. 500 Meter. Wer mit der S-Bahn zurück möchte, kann sich den Stadtverkehr in Hanau sparen und in Steinheim in die Bahn steigen, oder auch bis Frankfurt weiter radeln.

Wegweisung: Vor allem am Anfang keine durchgehende Wegweisung. Am besten mit Karte radeln oder Gpx-Track nutzen.

Gesamtstrecke: 42 km, 210 Höhenmeter

Tour 2: Ronneburger Hügelland und Hohe Straße

Vom Hauptbahnhof Hanau aus folgt man zunächst der Wegweisung nach Erlensee, zwar auf separaten Radwegen, aber meist in Straßennähe. Erst hinter Erlensee wird es ruhig und idyllisch. Vorbei an Wiesen mit Longhorn-Rindern und Sumpfflächen bleibt es bis hinter Langenselbold (ca. 20 km) flach. Auf den nächsten neun Kilometern gewinnt man dann kontinuierlich an Höhe und erklimmt das schöne Ronneburger Hügelland hoch bis zur Ronneburg. Dieser nähert man sich entspannt von der wesentlich flacheren Rückseite her. Mit ihrem Ambiente und ihrer Gastronomie verdient die Burg auf jeden Fall einen Stopp, bevor es bergab in das Dorf Altwiedermuß geht und man dem Radweg Richtung Diebach am Haag folgt. Kurz vor Diebach biegt man nach einem Gehöft links ab auf die „Hohe Straße“. Diese verläuft, wie es der Name vermuten lässt, auf der Höhe und bringt die eine oder andere kleine Steigung mit sich. Alle sind machbar, auch



Foto: Helga Hofmann

Die Ronneburg, Höhepunkt der Tour ins Hanauer Hinterland.

ohne Motor. Belohnt wird man mit fantastischen Ausblicken und zwischen Hammersbach und Frankfurt mit zahlreichen Kunst-Installationen am Weg. Das Radfahren auf der Hohen Straße ist schlicht und einfach wunderschön. Wer das Stadtradeln in Frankfurt vermeiden möchte, biegt bei ca. km 50 nach Süden ab und folgt dem ausgeschilderten Weg über Wachenbuchen nach Wilhelmsbad, kehrt im Biergarten am Bahnhof ein, und nimmt die Bahn über Frankfurt-Süd zurück nach Darmstadt.

Wegweisung: Hessischer Fernradweg R3 bis Langenselbold, „Rote Pyramide“ bis zur Ronneburg und „Hohe Straße“ bis Frankfurt-Bergen

Gesamtstrecke (bis Frankfurt Südbahnhof): 70,6 km. 530 Höhenmeter.

Fazit:

Die Märchenstadt Hanau, Geburtsort der Brüder Grimm, ist mit ihren Museen, historischen Bauten und Parkanlagen zweifelsfrei einen Besuch wert. Hanau ist aber auch Industriestadt und von zahlreichen stark befahrenen Straßen umgeben. Dazu kommen eine Großbaustelle in Hanau- Pioneer Park, diverse Eisenbahnlinien sowie die Kinzig, die wunderschön durch das Land mäandert, aber nur eine begrenzte Anzahl an Brücken bietet. All dies macht es ratsam, vorher einen Blick auf die Karte zu werfen und die Tour gut zu planen. Berücksichtigt man dies, verdient das Hanauer Hinterland mehr als eine Tour. Der Main-Kinzig-Kreis hat Radtourenfahrer*innen viel zu bieten.

Vera Dopichaj und Helga Hofmann

Gpx-Tracks der beiden Touren

Tour 1:

<https://www.komoot.de/tour/710706454?ref=wta>



Tour 2:

<https://www.komoot.de/tour/715088126?ref=wta>

Beide Links können ohne Anlage eines Komoot-Kontos geöffnet werden. Alternativ können die Tracks über info@adfc-darmstadt.de angefragt werden.



Emissionsfrei liefern mit dem Lastenrad

LieferradDA – Vom Förderprojekt zum eigenständigen Dienst in lokalen Händen

Foto: h_da/Samira Schulz



Übernahme der Schirmherrschaft durch OB Jochen Partsch.

Seit 2020 ist LieferradDA jetzt emissionsfrei für den lokalen Einzelhandel in Darmstadt unterwegs. Demnächst soll der Dienst in einem Verein aufgehen, der über den Einzelhandel hinaus der Stadt, ihren Unternehmen und ihren Bürgerinnen und Bürgern zu Gute kommt.

Und es geht in LieferradDA nicht nur um die Einsparung von Emissionen und verkehrliche Entlastung. Entstanden ist die Idee von LieferradDA 2019 im Projekt „Systeminnovation für Nachhaltige Entwicklung“ (s:ne) der Hochschule Darmstadt bei Gesprächen mit Akteur*innen der Stadt. Damals war noch nicht absehbar, welche zusätzliche Brisanz die Frage der Konkurrenz des lokalen Einzelhandels durch den Online-Handel und damit langfristig die Gefährdung unserer lebhaften Innenstädte erhalten sollte. Für LieferradDA war die Corona-Pandemie – so zynisch es klingen mag – eine Chance. Nämlich mit finanzieller Unterstützung durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HWEVW) die Idee eines Radlieferdienstes umsetzen zu können. Für den Einzelhandel war es eine Entlastung in schwierigen Zeiten, für die beteiligten Hochschulen (die Frankfurt University of Applied Sciences stieg als Projektpartnerin ein) ein Reallabor beim Streben nach nachhaltiger Logistik in Innenstädten.

LieferradDA – eine lokale Initiative

Einen Lieferdienst emissionsfrei und zu sozialverträglichen Bedingungen lokal auf die Beine stellen zu können, ist eine große Stärke. Der Oberbürgermeister der Wissenschaftsstadt Darmstadt, Jochen Partsch, erkannte das Potenzial, das in einem solchen Dienst steckt und übernahm 2021 die Schirmherrschaft

Foto: Hochschule Darmstadt/Ewald Breit



(Abbildung links). Beispielsweise lassen sich Transporte der kommunalen Eigenbetriebe abwickeln, Kindertagesstätten mit Essen aus der Großküche versorgen, Wertstoffe wie Korken oder Weinflaschen problemlos in der Fußgängerzone einsammeln. Während der Schulschließungen transportierte LieferradDA hunderte von iPads für das Schulamt.

Das Kerngeschäft bleibt jedoch, für kleinere und größere Geschäfte in Darmstadt Waren zu Endkundinnen und Endkunden zu transportieren. Bis mittags bestellt, liefert LieferradDA in der Regel noch am selben Tag in alle Stadtteile aus. Die Bestellung läuft über den Einzelhandel. Manche Geschäfte bieten bereits einen Onlineshop an, andere stehen telefonisch, per E-Mail oder für Stammkund*innen sogar per Messenger zur Verfügung – und natürlich vor Ort, denn LieferradDA soll schließlich nur ein zusätzlicher Service für den stationären Einzelhandel sein.

(Schwer-)Lastenräder bieten vielfältige Möglichkeiten

Welche Waren lassen sich liefern? LieferradDA transportiert bislang so ziemlich alles, was kleiner als 2m³ und leichter als 30 kg ist (bis zu 200 kg je Tour). Möglich ist das durch die Lastenradflotte, die mittlerweile aus vier Rädern besteht: vom schnellen und wendigen Riese+Müller Long John (Abbildung oben links) bis zu unseren Schwerlastenrädern (Radkutsche Musketier, Ryt-le Movr und ONO; Abbildung unten links).

Aktuelle Herausforderungen und Entwicklungsperspektiven

Wirtschaftlich und damit dauerhaft tragfähig wird der Dienst, wenn viele Sendungen in kurzer Zeit verteilt werden können. So können die entstehenden Kosten durch viele Sendungen geteilt werden. Kosten entstehen nicht nur für die Kuriere auf den Lastenrädern, die bei jedem Wetter unterwegs sind, sondern auch für die Fahrräder selbst und für all die im Hintergrund nötigen Prozesse und Infrastrukturen (Tourenplanung, Software, Marketing etc.). Selbst für hochoptimierte Lieferdienste ist es kaum möglich, für deutlich weniger als vier Euro pro Sendung den Transport zu organisieren. Dies ist die Messlatte der Paketdienstleister, die über 200 Pakete auf einer Tour ausliefern (wovon LieferradDA noch deutlich entfernt ist). Die Lieferungen für den Einzelhandel reichen dafür aktuell nicht aus. LieferradDA wird sein Geschäftsmodell deshalb in Richtung Geschäftskunden ausweiten, um dauerhaft attraktiv zu sein.

Genau an dieser Attraktivität arbeiten wir derzeit. Demnächst soll ein Verein gegründet werden, dem alle, die ein Interesse an einem Radlieferdienst in Darmstadt haben, beitreten können. LieferradDA ist ein lebendes Projekt, stets auf der Suche nach weiteren Anwendungsfeldern und offen für frische Ideen. Wer – in welcher Rolle auch immer – mitmachen möchte oder im eigenen Umfeld/Unternehmen Bedarf für Radlieferungen hat, kann uns jederzeit über radlieferdienst-darmstadt@h-da.de kontaktieren.

Axel Wolfermann

Mit der ONO lassen sich bis zu 2m³ und 200kg Waren transportieren.

Die Bikeschool der Justin-Wagner-Schule



Foto: Justin-Wagner-Schule

Nach dem Laufen ist das Fahrrad für die meisten Kinder der nächste große Schritt in die selbstständige Mobilität. Schulen sollten daher verlässliche Angebote rund ums Radeln etablieren. Das möchten die AOK Hessen, das Hessische Kultusministerium und der gemeinnützige Verein Bikepool Hessen e.V. fördern. Ausdruck dieses gemeinsamen Engagements: Die Justin-Wagner-Schule ist seit fast 3 Jahren bereits offiziell „Bikeschool“.

Ich heiße Anthony Haddou, bin Sportfachleiter an der Justin-Wagner-Schule (JWS) in Roßdorf und möchte hier einen kurzen Einblick über unsere „Bikeschool“ geben. Was wir machen, wie das Projekt zustande gekommen ist und welche Zwecke das Projekt verfolgt. Ich habe dabei als erstes an der notwendigen Fortbildung teilgenommen und mit Hilfe der bereits genannten Akteure das „Radelprojekt“ an unsere Schule bringen können.

Ausgewählte Lehrkräfte haben dafür eine viertägige Schulung absolviert. Deren Inhalte: Klärung von Rechts- und Organisationsfragen, die Entwicklung gesundheitsfördernder Maßnahmen sowie der Erwerb von Bewegungs- und Unterrichtskompetenzen. Immerhin gehört Mountainbiking zu den Sportarten mit besonderen Aufsichtsanforderungen. „Unsere Lehrkräfte sollen sicher und kompetent das Fahrradfahren in der Schule unterrichten und begleiten. Durch ihre Initiativen werden Schüler*innen zum Radeln motiviert. Und das bringt unsere Fortbildung“, sagt Alexander Jordan von der Zentralen Fortbildungseinrichtung für Sportlehrkräfte in Hessen (ZFS).

Der Lohn für die Mühe

Seit dem 25.06.2019 und pünktlich zur Projektwoche fand die feierliche Übergabe der Räder durch den Geschäftsleiter der AOK, Manfred Schmidt, statt. Ebenfalls anwesend war der Radhändler unseres Vertrauens Walther Klapproth vom Radstall in Ober-Ramstadt, der uns seine Unterstützung bei der Umsetzung des Projektes zugesichert hat.

Der JWS steht inzwischen ein Pool mit 16 Mountain-Bikes plus dazugehöriger Ausrüstung für den schulischen Alltag zur Verfügung. „Das Fahrrad ist ein umweltfreundliches, gesundes und preiswertes Verkehrsmittel und zugleich ein vielseitiges Sportgerät. Es ermöglicht Naturerlebnisse, neue Bewegungserfahrungen und das Ausloten der eigenen Belastungsgrenze. Genau das Richtige für unsere Schüler*innen“, erklärt Thorsten Lerch, Vorsitzender des Bikepool Hessen e.V. Das Vermitteln der Freude am Fahrradfahren in all seinen Facetten stehe dabei im Vordergrund. In der Schule sollen Schülerinnen und Schüler das Fahrradfahren in sicherer Umgebung unter Anleitung kompetenter Lehrkräfte für sich entdecken und ausbauen können. So ganz nebenbei wird das Fahrrad dadurch auch zum sicheren Begleiter in Alltag und Freizeit. Zudem ermöglicht es Naturerlebnisse, neue Bewegungserfahrungen und das Ausloten der eigenen Belastungsgrenze.

„Die Gesundheit von Kindern und Jugendlichen ist das A und

O in unserer Präventionsarbeit. Dafür steht unsere Initiative ‚Gesunde Kinder – gesunde Zukunft‘. Daneben sind wir mit der Aktion ‚Mit dem Rad zur Arbeit‘ schon seit vielen Jahren rund um das Zweirad aktiv. Hier kommt jetzt beides zusammen – das ist perfekt“, sagt Mona Nüchter von der AOK Hessen.

Unser Ziel: Gesunde Kinder und Jugendliche

Als Schulgemeinde und als Fachbereich Sport wollen wir unseren Schüler*innen Bewegungserfahrungen ermöglichen und sie nach Möglichkeit spielerisch zu einer sicheren Verkehrsteilnahme befähigen. Das „Radelangebot“ erstreckt sich dabei über mehrere Bereiche. Zum einen ist das Mountainbiken fest in unserem Curriculum als Wahlpflichtunterricht verankert und zum anderen bietet es die Möglichkeit, im Sportunterricht oder an Projekttagen ein spannendes Bewegungsfeld anzubieten. Zuletzt konnte ich bei einer Ausschreibung der Sparkasse Darmstadt weitere Fördergelder akquirieren, sodass wir unseren Pool demnächst auf 18 Bikes erweitern können. Zudem wurde eine Fahrradwerkstatt in unserer Schule eingerichtet, die den Schüler*innen neben dem Radfahren auch Einblicke in den Bereich „Technik und Theorie“ geben soll, woraus sich auch interessante Berufsfelder eröffnen.

Die JWS freut sich mit Hilfe der Mountainbikes den Schüler*innen neue Einblicke und Möglichkeiten zu eröffnen. Stichworte bilden dort „Chancengleichheit (im Rahmen der Inklusion sozialer Ungerechtigkeit vorbeugen), Sozialkompetenz (gemeinsame Touren, Planung und Arbeiten in der Werkstatt), Umweltbewusstsein (Rücksichtnahme auf die Natur bei allen Ausflügen), Gesundheit fördern (Steigerung der körperlichen Fitness und damit Erhalt der Gesundheit), Technisches Können (Wartung und Reparatur als ideale Berufsvorbereitung), Fit für den Alltag (Sport als idealer Ausgleich zur Schul- und Berufswelt).

Die Bikeschools sind gut vernetzt, sodass wir am 24.05.2022 zum ersten Mal bei unseren Ober-Ramstädter Bikeschool-Kollegen zum 1. Merck- Landesschulwettbewerb Mountainbike mit drei Teams antreten werden. Dies freut uns besonders, da gerade während der Corona-Pandemie schul- und klassenübergreifende Events kaum möglich waren. Die Corona-Pandemie hat leider auch dazu geführt, dass Fahrradbestellungen durch Lieferengpässe sehr stark verzögert wurden.

Wir sind stolz darauf, das oft vernachlässigte Bewegungsfeld „Rollen und Gleiten“ an unserer Schule auf vielfältige Weise anbieten zu können. Neben den Fahrrädern haben wir zudem Waveboards und Longboards für unseren Unterricht und somit die Möglichkeit zahlreiche, verschiedene Bewegungserfahrungen anzubieten und sammeln zu können.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen allen ein sportliches und gesundes Jahr und verbleibe mit dem Ausruf: AUF DIE RÄDER – FERTIG – LOS !!!

Anthony Haddou

Mobilitätswende in der Kita



Foto: Joachim Ackermann

Das Projekt „E-Bikes für die Dienststellen der Stadt Weiterstadt“ soll den Ausbau der E-Mobilität in der Stadt fördern und so einen Beitrag zum Klimaschutz in der Kommune leisten. Hierfür wurden vier Pedelecs und sechs Lastenräder der Firma CargoFactory sowie drei spezielle Kinderlastenräder angeschafft. Finanziert wurden sie über Fördermittel des Landes Hessen.

„Die Mitarbeitenden der Stadtverwaltung können für ihre Dienstwege nun Pedelecs nutzen, Hausmeister und Bauhof kleinere Transporte mit dem Lastenrad durchführen und sowohl die Stadtpolizei als auch die Jugendförderung sind jetzt umweltfreundlich unterwegs“, erklärt Sophia Honecker, die für Klimaschutzfragen zuständig ist und dieses Projekt betreut.

Kindertransporträder für den Klimaschutz

Für die kommunalen Kindergärten wurden drei Babboe-Lastenräder bestellt, Modell Max-E, geeignet zum Transport von sechs Kindern. „Diese Räder unterstützen die Mobilitätskonzepte unserer Krippen und Kitas. So können Erzieher*innen mit den Kindern umweltfreundlich zu Ihren Zielen gelangen, z.B. zu den fünf Waldwägen und dem Schrebergarten der Kitas. Auch für Ausflüge sollen die Räder zum Einsatz kommen“, erläutert Monika Wilhelm, Leiterin des Bereichs Bildung und Gesellschaft. „Klar steht im Vordergrund, dass Kinder ihre Umwelt zu Fuß erobern. Doch gerade für die Jüngeren erweitert das Lastenrad den Radius, besonders wenn die Kinder nach dem Spielen in der Natur müde geworden sind“.

Befürchtungen und Ängste der Erzieher*innen, als sie sich mit den wuchtigen Kindertransportern konfrontiert sahen, wurden von der Verwaltung ernst genommen. Diese fragte beim ADFC nach einem Sicherheitstraining, der wiederum den Kontakt zu einem professionellen Radfahrlehrer vermittelte.

Kinder erlernen das Radfahren intuitiv - Erwachsene versuchen es mit dem Kopf

Es wird März, bis es zum Sicherheitstraining kommt. Ich bin kurz vor Beginn am Parkplatz des Bürgerhauses und treffe auf Oliver Moschner-Schweder, unseren heutigen Coach.

In seiner Firma Open Mobility Solutions (OMS) bietet er schwerpunktmäßig Kurse für Erwachsene an, sagt Oliver. Er ist Radfahrlehrer und Mobilitätsberater - ein richtiger Beruf. Mit dem

Auch Lastenradfahren will gelernt sein.

Konzept „moveo ergo sum“, hat er einen Weg gefunden, auch Erwachsenen die Welt des Fahrrades zu eröffnen. Sein Programm umfasst dabei auch die Besonderheiten von Pedelecs, Lastenrädern und die Verkehrskompetenz. Und darum soll es im heutigen Sicherheitstraining gehen, um die Beherrschung eines Lastenrades – zum sicheren Transport von Kindern.

Zwischenzeitlich sind die fünf Erzieher*innen des Vormittagstrainings eingetroffen. Eine kurze Vorstellungsrunde: Anke und Christine aus der Kita Weingartenstraße, Janine aus der Kinderkrippe in Gräfenhausen, Anja aus der Zauberkiste und Max aus dem Brunnenweg. Geäußerten Bedenken und Ängsten stellt Oliver motivierend sein Konzept des „Er-Fahrens“ entgegen.

Ein Gefühl fürs Rad bekommen - um Balance zu gewinnen

Auf dem Parkplatz des Bürgerzentrums ist ein abgesteckter Parcours zu erkennen, bereit stehen Tretroller und Miniräder. „Als erstes möchte ich sehen, wie ihr Euch auf einem Zweirad bewegt“, sagt Oliver und damit beginnt ein dreieinhalbstündiges intensives Training. Nach dem Vorfahren dann ein wenig Theorie, viele Fachbegriffe, aber nicht trocken, von der Physik des Radfahrens bis zur Erläuterung technischer Details.

Es folgt der praktische Teil, Kurvenfahren und Bremsübungen bei verschiedenen Geschwindigkeiten. Dazu immer wieder Mut zusprechen, um sich den Erfolg selbst zu erradeln. Nach rund 2 Stunden wird zur Simulation die Ladefläche mit Wasserkanistern beladen. Bis 150 kg beträgt die Zuladung - so fühlt sich das an mit Kindern in der Kiste. Veränderter Schwerpunkt, es braucht einen höheren Reifendruck, längere Bremswege. Anke lacht: „Da müssen wir durch, vorher fahre ich keine lebendige Last.“

Es ist spannend zu sehen wie das Selbstvertrauen der Trainees im Umgang mit dem „Transporter“ wächst. Anfängliches Zögern ist fast schon Übermut gewichen, was Janine so zum Ausdruck bringt: „Ich bin total begeistert und könnte direkt losfahren!“ Kopfnicken bei den Anderen, sie sehen dem Transport der Kinder jetzt mit anderen Augen und gestiegenem Selbstbewusstsein entgegen. Auch Oliver ist begeistert und lobt die Initiative der Verwaltung ein solches Training zu ermöglichen.

Wer Mobilitätswende sagt, muss für eine sichere Radinfrastruktur sorgen

„Das Problem sind jetzt vor allem noch gedankenlose Autofahrer, die mich zu dicht und zu schnell überholen, beispielsweise in der Unterführung zum Waldkindergarten“, meldet sich eine der Teilnehmerinnen. Ihr Einwand trifft auf breite Zustimmung. Der ADFC fordert hier schon lange Tempo 30 und ein Überholverbot von Fahrrädern, aber in Richtung sicheres Radverkehrsnetz gibt es noch viel Luft nach oben.

Am Nachmittag geht eine zweite Gruppe Erzieher*innen an den Start und von Seiten der Stadtverwaltung ist die Anschaffung von weiteren Kindertransportern geplant.

Joachim Ackermann

Gravelbikes

Was ist das und was mache ich damit?

Bevor der ADFC Darmstadt-Dieburg in diesem Jahr die ersten Gravelbike Touren anbietet, nutzen wir die Gelegenheit, das Thema Gravelbike im Kettenblatt vorzustellen.

Gravelbike, was ist das?

Der Begriff Gravelbike kommt, wie zu erwarten, aus dem Englischen. Gravel bedeutet Kies oder Schotter. Somit ist man originär mit den Rädern auf geschotterten Straßen und Wegen unterwegs. Sie sind interessant für Personen, die das Befahren naturnaher Wege gegenüber dem Fahren auf vollständig asphaltierten Wegen bevorzugen.

Wenn man sich selbst ein Gravelbike aufbauen möchte, ist dies auf Basis von Trekking- oder Mountainbike-Rahmen durchaus möglich. Der Umbau von Rennrädern zu Gravelbikes scheidet aufgrund der bei Rennrädern begrenzten Reifenfreiheit oft aus.

Wo ist der Unterschied zu anderen Fahrradtypen?

Die Abgrenzung ist nicht ganz einfach, da die Zweiradindustrie bei Gravelbikes unterschiedliche Geometrien, Ausstattungsvarianten, Laufradgrößen, Reifenbreiten und Übersetzungsweiten bei den Schaltungen anbietet.

Die Geometrien reichen je nach Hersteller von sportlich bis gemütlich. Die Ausstattung reicht von puristisch bis alltagstauglich mit Schutzblechen, Gepäckträgeraufnahmen und Lichtanlage. Die Laufradgrößen liegen in der Regel zwischen 26 und 28 Zoll bzw. beim Zwischenmaß 650B, das bereits die Ur-Mountainbikes aufwiesen. Die Reifenbreiten können aufgrund der unterschiedlichen Laufradgrößen ähnlich wie beim Mountainbike ausfallen. Gebremst wird in der Regel mit Scheibenbremsen. Die Auswahl bei den Schaltungen ist mit Naben-, Ketten- und Getriebschaltungen so vielfältig wie bei anderen Rädern auch.

Man kann demnach Gravelbikes als Schnittmenge zwischen Mountainbike, Rennrad und Tourenrad sehen. Die Abgrenzung zum Cyclocrosser/Cross-Rennrad lässt sich meist in der weniger sportlichen Geometrie der Gravelbikes sehen.

Wozu nutzt man ein Gravelbike?

Das Gute an einem Gravelbike ist die Möglichkeit, es auf jedem Untergrund zu nutzen. Asphaltierte Wege, Schotterpisten, Waldwege und leichte Trails sind befahrbar. Wenn also die Straße zu viel Verkehr hat oder man sich unsicher fühlt, weicht man einfach auf den nächsten Feld- oder Waldweg aus. Es eignet sich aufgrund der möglichst direkten Wegführung auch ideal als Rad für Personen, die zur Arbeit pendeln.

Das Gravelbike kann sich über die Wahl der Reifen an den Untergrund anpassen, denn die Reifenbreite und zum Teil auch die Laufradgröße sind durch den verbreiteten Einsatz von Scheibenbremsen in der Regel variabel. So kann für eine Tour auf überwiegend asphaltierten Strecken ein schmaler (30 mm) weniger profilierter Reifen mit geringem Rollwiderstand und für eine Feierabendrunde durch den Wald ein breiterer (35-40 mm) Reifen mit höheren Stollen gewählt werden. Für diese Flexibilität nutzt man dann zwei unterschiedliche Laufradsätze. Allerdings kann dieser Luxus leicht ins Geld gehen.

Gravelbikes werden auch als Lastenträger für längere, sportliche Tourenfahrten genutzt.

Der Einsatz von Rahmen-, Gabel-, Lenker und großen Sattelta-



Foto: Simon Bülow

Pause auf der Tour.

schen ist vor allem in der Bike Packing-Szene verbreitet. Der Verzicht auf Gepäckträger, Low Rider, Schutzbleche und Lichtanlage in Verbindung mit minimalistischer Tourenausrüstung reduziert das Gesamtgewicht, ermöglicht so einen schnelleren und dynamischen Fahrstil und erhöht die Reichweite.

Was macht am meisten Spaß?

Am besten rollt das Gravelbike in seiner „natürlichen“ Umgebung auf fein geschotterten Pisten, wie sie im Rhein-Main-Gebiet und im Odenwald häufig zu finden sind. Angenehm sind auch die weniger sportliche Sitzposition und der größere Reifenquerschnitt gegenüber dem Rennrad, was den Komfort auf längeren Touren merklich erhöht.

Ich bin davon überzeugt, dass Gravelbikes mehr als ein kurzfristiger Trend sind und die flexiblen Räder mehr und mehr Anhänger sowohl im Rennrad- als auch im Mountainbike-Lager finden. Deshalb biete ich ab Frühjahr 2022 beim ADFC Darmstadt-Dieburg Graveltouren an (s. auch <https://www.adfc-darmstadt.de/tour>).

Simon Bülow

Gravel Tour

Über die Höhen zwischen Hoher Straße und Hutzelstraße am 24.09. (ca. 93 km)

Wir starten um 10 Uhr vom Nordbad und fahren durch Wald und Wiesen nach Groß-Zimmern. Entlang der Gersprenz und kleinen Bachläufen geht es nach Nieder- und Ober-Klingen. An der Schmelzmühle hinter Ober-Klingen kehren wir ein (km 27). Danach geht es stetig bergan nach Hassenroth und auf die Hohe Straße. Hier hat man super Ausblicke in den hinteren Odenwald und den Main-Spessart. Wir folgen der Hohen Straße noch bis zum Heidelberg in Höhe Reichelsheim. Die rauschende Abfahrt führt uns nach Beerfurth und wieder – zum Teil auch sehr steil – bergan über Rimdidim und Germannshöhe in Richtung Neunkirchner Höhe. Den Gipfel der Höhe lassen wir aus und fahren in Bögen hinab nach Brandau. Wir schneiden den Felsberg und gelangen bei der Kuralpe auf die Hutzelstraße. Ihr folgen wir mit schönen Ausblicken ins Rheintal über Steigerts (Möglichkeit zur Einkehr, Km 70) nach Frankenhausen. Wir wenden uns Richtung Beerbach und folgen dem Bachlauf bis zur Mündung in die Modau. Wir fahren über Trautheim nach Darmstadt und zum Bürgerpark zurück (geplante Ankunft nach ca. 93 km um 16 Uhr).

Heinerbike – Der Sprudelsprinter kommt



Das Argument „Wochenendeinkauf“ war schon immer schwach. Nach 103.000 im Jahr 2020 wurden im letzten Jahr 167.000 Lastenräder in Deutschland verkauft. Ein Wachstum von 62 Prozent! Das ergeben die neuen Marktdaten des Zweirad-Industrie-Verband (ZIV). Lastenräder kommen an. Ein Lastenrad kann das Dritt-, Zweit- oder gerne auch Erstauto ersetzen.

Forum Freie Lastenräder

Die Überlegung der freien Lastenräder geht auf die Kölner Gruppe „Wie leben wir“ aus dem Jahr 2013 zurück. Die Buchungsplattform wurde dort entwickelt und seitdem gepflegt.

150 Initiativen ermöglichen es Menschen ein Lastenrad kostenfrei auszuleihen. Die meisten Räder, nämlich über 200, hat die **flotte** in Berlin. Nach **hannah** in Hannover mit rund 35 Rädern folgt bald Darmstadt.

Für Hessische Kommunen hat der VCD Darmstadt eine **Handreichung Lastenradverleih erstellt** und steht unter kontakt@vcd-darmstadt.org für weitergehende Fragen zur Verfügung.

Lastenräder sind eine sehr charmante Art, etwas für seinen Körper und die Umwelt zu tun. In den Zeiten des Angriffskrieges gegen die Ukraine ist Lastenradfahren noch friedensstiftender geworden.

Wie sich die Heinerbikeflotte entwickelt hat

Unter dem Motto **Einfach. Jetzt. Machen** erproben Menschen in lokalen Transition Initiativen, wie anders und besser gelebt werden kann. Von einem Netzwerktreffen brachte Martin Huth die Lastenradidee nach Darmstadt. 50% aller Wege sind kürzer als 5 km - ideale Bedingungen, wenn ein Kind zur KiTa oder Einkäufe transportiert werden sollen.

2018 ging es mit fünf Bakfiets los. Die Lastenräder können von allen Darmstädter Bürgerinnen und Bürgern kostenfrei ausgeliehen werden. Die Buchung erfolgt nach einer Registrierung online über **heinerbike.de**. Mit dem per E-Mail übermittelten Passwort geht es zur Verleihstation. Dort wird der Ausweis vorgelegt, das Ausleihformular ausgefüllt und das Lastenrad in Empfang genommen.

2019 erweiterte der AStA (Allgemeiner Studierenden Ausschuss) der TU Darmstadt um ein weiteres Bakfiets für Studierende.

2020 startet **sigo.green** als kommerzieller Lastenradanbieter. Hier funktioniert die Ausleihe über eine App. Die Sharing-Stationen mit den von Sigo entwickelten Lastenrädern verfügen über induktive Ladetechnik. Damit werden die Akkus der Lastenräder geladen, sobald das Rad in der Station abgestellt wird.

2021 hat **Alnatura** eine Kooperation mit Riese & Müller und dem VCD Darmstadt-Dieburg gestartet. So sind acht Packster 60 hinzugekommen, je zwei an den drei Darmstädter Alnatura-Märkten und zwei an dem Markt in Alsbach-Hähnlein.

2022 wurden die Lastenräder aus der Kooperation mit Alnatura ausgetauscht. Die ausgemusterten Räder gehen an Riese & Müller zurück und werden dort für eine weitere Nutzung als Gebrauchsräder aufbereitet.

Gefördert mit Mitteln des Landes Hessen und der Wissenschaftsstadt Darmstadt werden Ende Juni bzw. Anfang Juli zehn neue Heinerbikes hinzukommen. Die ersten Heinerbikes aus dem Jahr 2018 gehen von Heinerbike an die Stadt. Ein weiterer vom VCD und anderen finanziert Lastenanbieter kommt hinzu.

Rund 30 Fahrzeuge stehen für die Darmstädter Bürgerinnen und Bürger bereit. Sigo als kostenpflichtiges Angebot, welches gut planbar in die Mobilitätsbedürfnisse integriert werden kann. Und Heinerbike als Angebot zum Ausprobieren und Kennenlernen von Lastenradmobilität.

Die Flottenerweiterung

Neben drei sogenannten Long John, bei denen die Ladefläche zwischen dem Lenker und dem Vorderrad ist, wird es einige Dreiräder und zwei Anhänger geben.

Drei Long Johns

Bei den drei einspurigen Rädern handelt es sich um **Cluuv** (Kettenblatt-Ausgabe 2/2021) aus Wiesbaden (beim Outdoorladen Kleine Fluchten in der Alexanderstraße), dem **Car-go Factory One** aus Weiterstadt (beim Edeka Markt Patschull in Arheilgen) und dem **CaGo FS 200** aus Koblenz beim Fahrradladen eeemotion in der Frankfurter Straße).

Sechs Dreiräder

In Postgelb haben viele sicher schon ein **Triliner** von Rytte aus Bremen gesehen. Dieses Rad ist bei der Briefzustellung im Einsatz. Dieses Rad wird beim Weltladen in der Elisabethenstraße stehen und ist vor allem für Menschen gedacht, die sich auf einem einspurigen Rad nicht sicher fühlen. Die abschließende Standortzusage steht noch aus.

Das **Musketier** von Radkutsche aus Freiburg ist ein echtes Arbeitstier. Deshalb wird es beim Baumarkt Farbenkrauth in der Heidelberger Straße stehen und abweichend von dem sonstigen Buchungsablauf auch direkt an der dortigen Information ausgeliehen werden. So steht dem Transport der Pflanzen nichts im Weg.

Das **Fun2Go** von VanRaam ist ein Fahrrad, bei dem Menschen das machen dürfen, was im Auto selbstverständlich ist: Nebeneinander sitzen. Dieses besondere Tandem wird beim Fahrradladen Radkontor in der Roßdörfer Straße stehen.

Eine Rikscha **Chat** von VanRaam wird dem Verein Radeln ohne Alter zur überwiegenden Nutzung zur Verfügung gestellt. Radeln

Foto: Jörn Strüber



Die Alnatura Heinerbike-Flotte.

ohne Alter ist eine 2012 in Kopenhagen von Ole Kassow gegründete Initiative, die seit 2015 weltweit aktiv ist. Für Bewohner*innen von Senioren- und Pflegeeinrichtungen werden ehrenamtlich Rikscha-Fahrten angeboten; in Darmstadt für Menschen im Wohnpark Kranichstein und im Seniorenzentrum im Fiedlersee.

Eine weitere baugleiche Rikscha wird bei Zusammen in der Postsiedlung ihren Platz finden.

Der Lastenroller **SurbX** (KB 1/2021) von Reck Elektromobile aus Ober-Ramstadt wird beim Getränkehandel Kolabri in der Heidelberger Straße sein.

Zwei Anhänger

Die **Carla Cargo** aus Kenzingen bei Freiburg ermöglicht den Transport von größeren Gegenständen. Z.B. von Lastenrädern, die zur Reparatur zum Fahrradhandel gebracht werden müssen.

Der **Hxxxl** von Hinterher aus München wurde nicht über Landes- und städtische Mittel finanziert. Dieser Anhänger wird verstärkt von INKA -In Kranichstein Aktiv und von Darmstadt_Speakers genutzt werden. Der Standort wird in Kranichstein sein.

Diese breite Auswahl an verschiedenen und inklusiven Fahrzeugen wird am 8. Juli mit einem Fest gefeiert werden. Ankündi-

gungen hierzu finden sich demnächst auf der Homepage des VCD.

Da diese Fahrzeuge sehr hochwertig sind und einer Einweisung bedürfen, werden wir im Laufe des Sommers zu verschiedenen Terminen Fahrtrainings anbieten.

Die Lastenradkooperation mit Alnatura

Alnatura engagiert sich seit 2018 im Lastenradbereich. An 50 Märkten in 14 Städten sind 61 Lastenräder im Einsatz. Mit der Kooperation mit dem VCD Darmstadt-Dieburg wurden erstmals R&M Packster 60 genutzt. Nach Darmstadt folg(t)en durch tatkräftige Unterstützung des VCD Darmstadt die Alnatura-Standorte München, Hamburg, Köln, Hannover, Karlsruhe, Stuttgart, Heidelberg, Aachen. Weitere Standorte sind in Planung.

Wer von diesem Angebot, in dem sehr viel Ehrenamtsarbeit steckt, begeistert ist, darf gerne unsere ehrenamtliche Arbeit mit einer Mitgliedschaft im VCD unterstützen.

Wir freuen uns, wenn die wichtige politische Arbeit des VCD durch eine Mitgliedschaft (Mindestbeiträge jährlich 35 € für unter 30-jährige, 69 € für Einzel- und 87 € für Familienmitgliedschaften) unterstützt wird. Wem die Mitgliedschaft mehr wert ist und dies finanzieren kann, darf gerne einen höheren Betrag wählen.

Die Mitgliedschaft ist steuerlich absetzbar und bietet folgende Vorteile:

- Individuelle und kostenlose Verkehrsberatung
- vergünstigter VCD-Anwaltsservice
- fünfmal im Jahr das VCD Magazin fairkehr frei Haus
- Personen-, Fahrrad- und/oder Fahrzeug-Schutzbriefe über die VCD Service GmbH
- Für Kfz-Nutzende ökologische Schutzbriefe/24-Stunden-Pannenhilfe über die VCD Service GmbH
- Unterstützung der wichtigen politischen Arbeit für eine umwelt- und sozialverträgliche, sicher und gesunde Mobilität für alle - unabhängig vom Verkehrsmittel.

Jörn Strüber

Die vielen Autos und warum eine Grünanlage kein Stellplatz ist

„Öffentlicher Raum ist Voraussetzung städtischen Lebens. Im öffentlichen Raum spiegelt sich das Verhältnis zwischen Individuum und Gesellschaft. Durch ihn wird Stadt erst zur Stadt“ schrieb Hans Paul Bahrdt, der mit seiner stadtsoziologischen Theorie („Die moderne Großstadt“) Anfang der 1960er Jahre großen Einfluss auf den Städtebau der vergangenen Jahrzehnte nahm.

Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten & herumstehende Autos machen eine Stadt nicht schön.

1972 warnte der damalige Oberbürgermeister der Stadt München Hans-Jochen Vogel: „Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten.“ Das Zitat ist vor dem Hintergrund der Zunahme von 700.000 Pkw (1950) auf knapp 5 Millionen (1960) und eine Verdreifachung auf über 15 Millionen Pkw (1970) zu sehen. 1990 dann 30 Millionen und aktuell 48 Millionen Pkw.



Ein blühendes Beispiel.

Foto: Jörn Strüber



Foto: Jörn Strüber

Für den, der es nicht sieht: Wer lesen kann, ist klar im Vorteil!

1950 gab es in Darmstadt 1.534 Pkw. D.h. ein Kfz für 62 Menschen. Dies Verhältnis änderte sich schnell zu 1 für 6,5 (1960), 3,2 (1970), 2,2 (1980) bis auf aktuell 1 Pkw auf 1,9 Personen. Die gesamte Bevölkerung hätte Platz auf den beiden Vordersitzen und könnte dort 23 Stunden und 15 Minuten sitzen. Denn durchschnittlich wird ein Pkw täglich gerade einmal 45 Minuten bewegt. 96% der Zeit stehen Autos herum und sind allgegenwärtig. Im Gegensatz zu Elektrorollern ist darüber Stolpern keine Gefahr. Dafür nehmen sie die Sicht von und auf Kinder.

Gut 70 Jahre später müssen auf der fast identischen Fläche rund 50-mal so viele Stellplätze gefunden werden -für die 73.247 zuzüglich weiterer Kfz der aus dem Umland Einpendelnden. Zudem sind Autos immer länger und breiter geworden.

Lösungen

Carsharing ermöglicht es, das für den jeweiligen Zweck sinnvollste Fahrzeug zu nutzen. Ridehsharing, d.h. gemeinsame Fahrten zwischen Zuhause und Arbeitsstätte fördern den kollegialen Austausch. Beides hilft, die Gesamtzahl der Kfz zu reduzieren. Der ÖPNV, das vielfältige Angebot von HEAG mobilo inklusive des Heinerliner macht es leicht innerhalb Darmstadts die gewünschten Ziele zu erreichen. Verkehrswende heißt auch die Notwendigkeit des Ortswechsels zu überdenken. Zu Fuß gehen und Rad fahren sind die gesündesten Arten der Mobilität - Bewegung an der frischen Luft.

16.087 -täglich fast 50 Menschen!- erhielten wegen verkehrswidrigen Abstellen ihrer Fahrzeuge zum Nachteil von Kindern, mobilitätseingeschränkten Personen und der zur Fuß gehenden Bevölkerung 2021 in Darmstadt einen Strafzettel. Die tatsächliche Zahl ist um vielfaches höher. Dies mit "Gewohnheitsrecht"

oder einem zu hohen Parkdruck entschuldigen zu wollen, zeugt von einem gehörigen Maß an von Ignoranz und Egoismus. Am 5. April behinderte eine Falschparkerin die Löscharbeiten der Feuerwehr an der Ecke Grüner Weg und Mathildenstraße. Rettungskräfte behindern, zu Fuß Gehende zum Gänsemarsch zwingen und die Gesundheit von Menschen zu gefährden, die schlicht und ergreifend übersehen werden, ist unverantwortlich und lebensgefährlich.

Ein blühendes Beispiel

In der Beckstraße zwischen der Roßdörfer Straße und der Heinrichstraße hat das Grünflächenamt dafür gesorgt, dass dort nun Blumen statt Blech die östliche Seite prägen. Auf der westlichen Seite sind auf der Straße Stellflächen eingezeichnet, und die Autos stehen, wie vorgesehen, innerhalb der Markierungen und nicht auf dem Gehweg. So ist es auf beiden Seiten möglich, den Gehweg zu nutzen. Menschen können hier nebeneinander laufen. Auf der Straße kommen selbst große Fahrzeuge durch. Außerdem bringen die Blumen Farbe ins Spiel und sind eine Einladung auf diesem Gehweg zu laufen, um sich an der Blumenpracht zu erfreuen.

Dass hierfür zahlreiche Steinpfosten gesetzt werden mussten, ist ein Wermutstropfen. Doch andernfalls hätten die Blumen vermutlich keine Chance gehabt und wären plattgefahren worden.

Wie der öffentliche Raum gestaltet wird, liegt nicht allein bei der Stadt. Wir alle haben es in der Hand. Wollen wir in einer von Blech und versiegelten Flächen geprägten Stadt leben, Menschen nur wenige Zentimeter zwischen Auto und Hauswand zugestehen und Rollstuhlfahrenden das Durchkommen gänzlich unmöglich machen? Oder wollen wir an den vielen unversiegelten Stellen, die - ohne jegliche rechtliche Grundlage - seit Jahren als Kfz-Stellfläche genutzt werden, Darmstadt mit Pflanzen verschönern und uns beim Spaziergehen oder dem Gang zum Einkauf oder auch dem Blick aus dem Fenster daran erfreuen?

Plädoyer für Rücksicht

Dort, wo sich zwischen den Häuserwänden ausschließlich versiegelte Fläche befindet, sollte es selbstverständlich sein, beim Parken auch an andere zu denken. Ist eine Restbreite der Fahrbahn von 3 Metern gegeben? Ist ein Abstand von 5 Metern zu Kreuzungen und Einmündungen eingehalten? Steht mein Fahrzeug, sofern nicht das Gehwegparken ausdrücklich freigegeben ist, auf der Straße? Dann können mobilitätseingeschränkte Menschen den Gehweg nutzen, Kinder mit ihren Eltern aber auch Erwachsene nebeneinander laufen und die Kreuzungsbereiche gut einsehen.

Jörn Strüber

Wo Fahrradstraße drauf steht, muss auch Fahrradstraße drin stecken

Auf diese Formel lässt sich ein wichtiges Urteil vom Verwaltungsgericht Hannover zusammenfassen. Ein Anlieger der Fahrradstraße Kleefelder Straße hat gegen die Stadt Hannover geklagt und eine Entscheidung erreicht. Die Stadt Hannover muss laut Tenor des Urteils die aktuelle Beschilderung und Markierungen entfernen.

Das Urteil ist in jedem Fall für den bundesweiten Umgang der Straßenverkehrsbehörden vor Ort wichtig und auch dafür, wie sie Fahrradstraßen gestalten, weil die Straßenverkehrsordnung und die zugehörige Verwaltungsvorschrift bundesweit einheitlich gelten.

Die Fahrbahn einer Fahrradstraße darf grundsätzlich nur durch den Radverkehr genutzt werden. Radfahrenden ist es erlaubt, nebeneinander zu fahren. Kraftverkehr ist prinzipiell verboten. In der Praxis ist es aber erforderlich, Anliegern den Zugang zu Grundstücken zu ermöglichen. In der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung ist für das Verkehrszeichen „Fahrradstraße“ z.B. das Zusatzzeichen „Anlieger frei“ vorgesehen. Wird im Gegensatz dazu „Kraftfahrzeuge frei“ beschildert, kann die Fahrradstraße als Schleichweg genutzt werden und sie erreicht ihren Zweck nicht, besonderen Schutz für den Radverkehr zu gewährleisten. Vielmehr muss die Stra-

ßenverkehrsbehörde dafür sorgen, dass Konflikte zwischen Kraft- und Radverkehr aufgelöst werden.

In der Entscheidungsbegründung finden sich allgemeine Maßstäbe, wie sie aus vielen Musterlösungen bekannt sind. Das Gericht hebt hervor, dass eine nutzbare Fahrbahnbreite von mind. 4,75 m im Bereich von einseitigen Parkständen parallel zur Fahrtrichtung notwendig ist, und verweist auf die Ziffer 4.3 f in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Gerade, wo geparkt wird, darf sich die übrige Breite der Fahrbahn nicht auf 3,50 m verengen. Eine solche unzulässige Breite wurde laut Urteil vor dem Grundstück des Anliegers gemessen.

Wo keine Parkstände vorhanden sind, sind mind. 4,00 m erforderlich. Erst dann kann man davon ausgehen, dass Radverkehr gefahrlos auch nebeneinander möglich ist und die Fahrradstraße ihr Ziel erreicht.

Situation in Darmstadt

In Darmstadt gibt es in der Wilhelminenstraße, der Pankratiusstraße, der Heinrich-Fuhr-Straße sowieso Im Erlich, Vor der Schreiberpforte und Ettester Straße, Fahrradstraßen. Alle genannten Strecken sind für den allgemeinen Kraftverkehr freigegeben. Nur in einem kurzen Stück am Bürgerpark ist die Freigabe auf den Schulbus beschränkt. In keiner der Fahrradstraßen in Darmstadt ist die nutzbare Mindestbreite durchgängig gewährleistet, der Raum wird in der Regel von parkenden Autos eingenommen. Rechnet man den seitlichen Sicherheitsraum von 0,75 m zur nutzbaren Fahrbahnbreite von 4,00 m hinzu, muss bei beidseitigem Parken eine Breite von 5,50 m von Parkmarkierung zu Parkmarkierung vorhanden sein.

Der Rechtsanspruch auf eine Entscheidung ohne Fehler im Ermessen der Straßenverkehrsbehörde steht allen Nutzer*innen der Straße zu. Erste Anträge von Betroffenen laufen. Im Ergebnis wird sich zeigen, ob die Stadt Darmstadt lieber Parkmöglichkeiten oder die Fahrradstraße an sich behalten möchte. Beides geht nicht, wenn ein solcher Fall vor das Verwaltungsgericht Darmstadt gebracht wird.

Für den Autor dieses Artikels wäre es kein Verlust, wenn Fahrradstraßen ohne Nutzen verschwinden, dennoch ein großer Gewinn, wenn sich die Fahrradstraßen verbessern würden. In ersten Gesprächen mit der Darmstädter Stadtverwaltung hat sich noch keine vollständige Einsicht gezeigt, dass es notwendig ist, die Qualität der Fahrradstraßen zu verbessern, wenn sie Bestand haben sollen. Besonders bedauerlich ist es auch deshalb, weil der Radentscheid die gleichen Vorgaben in die Radstrategie verhandelt hat, wie das Verwaltungsgericht Hannover sie in sei-

ner Urteilsbegründung aufführt. Die Verwaltung setzt den Beschluss der Stadtverordnetenversammlung SV-2019/0157 vom 18. Juni 2019 zur Radstrategie bisher nicht erkennbar um (Siehe Kasten). Drei Jahre nach Inkrafttreten der Radstrategie ist es höchste Zeit zu handeln.

David Grünewald

—
VG Hannover 7. Kammer, Urteil vom 13.08.2021, 7 A 5667/19, ECLI:DE:VGHANNO:2021:0813:7A5667.19.00
Abrufbar unter:

<https://www.rechtsprechung.niedersachsen.de/jportal/?quelle=jlink&docid=JURE220020639&psml=bsndprod.psml&max=true>



Die Radstrategie der Stadt Darmstadt zur Gestaltung von Fahrradstraßen:

B5. Qualitätsoffensive Nebennetz / Fahrradstraßen
Die Wissenschaftsstadt Darmstadt überarbeitet das bestehende Konzept „Fahrradstraßen“ und schreibt es fort. Fahrradstraßen sollen ein positiver Beitrag für eine einladende Infrastruktur sein. Mit einer durchgehenden Fahrgassenbreite von 4 Metern sollen ein gesichertes Vorbeifahren am parkenden Kfz-Verkehr und ein komfortables Nebeneinanderfahren möglich sein. Auch im übrigen Nebennetz soll die Verbesserung des Radverkehrs gemäß den Regelwerken angewendet werden. Dies betrifft Punkte wie Querungshilfen, modale Filter, Sichtbeziehungen an den Knotenpunkten oder ausreichende Sicherheitsabstände zum parkenden Kfz-Verkehr (Autotübreite).

Impressum

Herausgeber:

ADFC Darmstadt-Dieburg e.V.

Erscheinungsweise:

halbjährlich

Verantwortlich:

Annelie v.Arnim
Burkhard Walger

Redaktion:

Helga Hofmann
Klaus Görjen

Satz und Layout:

Burkhard Walger

Titelbild:

Helga Hofmann

Auflage:

2000 Exemplare

Anzeigenschluss 2-2022:

30. Oktober 2022

Redaktionsschluss 2-2022:

16. Oktober 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