



17/2024

11. Jahrgang

15. Mai 2024

fahrradmagazin kettenblatt S Ü D H E S S E N

10

Kettenblatt DAS FAHRRADMAGAZIN FÜR SÜDHESSSEN Karl Drais 200 Jahre Fahrrad



MitBeitragendes
VCD
Darmstadt-Dieburg

Kettenblatt DAS FAHRRADMAGAZIN FÜR SÜDHESSSEN Wir machen mit!



Kettenblatt DAS FAHRRADMAGAZIN FÜR SÜDHESSSEN

fahrradmagazin kettenblatt S Ü D H E S S E N



fahrradmagazin kettenblatt S Ü D H E S S E N



Darmstadt-Dieburg adfc

adfc
Darmstadt-Dieburg

Mit Beiträgen des VCD Darmstadt-Dieburg

Editorial

Zwei bemerkenswerte Ereignisse prägen aus der Sicht der Redaktion diese Ausgabe unseres Magazins Kettenblatt:

Das Kettenblatt wird zehn Jahre alt. Zehn Jahre Kettenblatt, das sind bunte Vielfalt, spannende Themen, gut recherchierte Zusammenhänge. In seinem Beitrag blickt Burkhard Walger (Seite 6) auf die Zeit zurück. Und das Feedback unserer Leser*innen zeigt uns: Wir sind immer besser geworden und das macht uns stolz.

Das zweite Ereignis ist die Jahresmitgliederversammlung 2024. Der Beschluss des Vorstands, vom Einerlei der letzten Jahre abzurücken, hat uns eine vollkommen neue Form gebracht, und den Teilnehmer*innen hat es gefallen, schreibt Xavier Marc auf Seite 10.

Nach der Landtagswahl in Hessen werfen Silke Westermeier und Xavier Marc einen Blick auf den Koalitionsvertrag und darauf, was er für den Radverkehr bringt (Seite 3).

Und natürlich haben wir auch mit dem neuen Darmstädter Oberbürgermeister Hanno Benz gesprochen, um seine Pläne für den Radverkehr auszuloten (Seite 4).

Im Beitrag zur „Todeszone Eberstadt“ betrachten Felix Greiner und Xavier Marc die Entwicklung an der Bahnunterführung zwischen Eberstadt und Pfungstadt. Eng, gefährlich, eine Zumutung für Rad- und Fußverkehr. Nach Jahren des Stillstands gibt es einen Lichtschimmer am Horizont und es bestehen Aussichten, dass sich die Situation im Rahmen anstehender Sanierungen endlich verbessern wird (Seite 8).

Nach den Erfolgen der letzten beiden Jahre wird es auch 2024 ein Sommerfest des ADFC Darmstadt-Dieburg geben. Das Organisationsteam hat schon fleißig geplant (Seite 9).

Auch der ADFC hat erkannt, dass junge Mitglieder einen anderen Blickwinkel auf das Radfahren haben. Deshalb hat sich eine Initiative gefunden, die gezielt junge Mitglieder wirbt und entsprechendes Material aufbereitet, um einem „Jungen ADFC“ auf den Weg zu helfen. Silke Westermeier hat Oliver Martini aus der Initiative interviewt (Seite 12).

Für den Vorstand des ADFC-Hessen ist die Amtsperiode jetzt zur Hälfte abgelaufen. Die Mitglieder des Landesvorstands stellen auf Seite 13 kurz sich und ihre Themenschwerpunkte vor.

Das Thema Tourguide-Ausbildung hat den ADFC auf allen Gliederungsebenen beschäftigt. Oliver Moschner-Schweder hat für euch seine persönlichen Erfahrungen mit der Ausbildung zusammengefasst. Vielleicht fühlt sich jemand zur Nachahmung animiert (Seite 15).

Alle zwei Jahre finden auch in den Kommunen des Landkreises Darmstadt-Dieburg Verkehrsschauen statt. Der ADFC

nimmt an diesen Veranstaltungen gerne teil, da sich hier die Möglichkeit bietet, notwendige Maßnahmen für den Radverkehr zur Sprache zu bringen (Seite 11).

Helga Hofmann war mal wieder auf dem Rad unterwegs. Dieses Mal berichtet sie u.a. von einer Tour, die fast vor der Haustür auf dem Kraut- und Rüben-Radweg beginnt (Seite 16).

Auch 2024 wird es im Vorfeld der Eurobike-Messe wieder eine City Parade in Frankfurt geben. Sicher werden wieder Tausende auf einer bunten Vielfalt von Fahrrädern in der City unterwegs sein und Spaß haben (Seite 14).

Mit Inflabi hat Helga Hofmann ein junges Darmstädter Start-Up interviewt. Hier werden aufblasbare Fahrradhelme entwickelt, die nicht nur einen Sturz überstehen, sondern anschließend auch wiederverwendet werden können (Seite 17).

Michael Fröhlich vom ADFC Rhein-Neckar berichtet in seinem Beitrag über die verkehrspädagogischen Ansätze in Heidelberg und Umgebung. Er hat in den letzten 20 Jahren viel Erfahrung gesammelt und deshalb werden wir ihn gerne mal zu einem Besuch in Darmstadt einladen (Seite 18).

Last but not least fragt der Timm Schwendy in seinem VCD-Beitrag „Tut Darmstadt genug für die Radverkehrssicherheit?“ Dazu ein weiterer Bericht über das Tracking der Heinerbikes: Ausleihen statt klauen! Jörn Strüber macht sich in seinem Beitrag „Sicher zu Fuß und auf dem Rad in Darmstadt unterwegs“ Gedanken über die Sicherheit, wenn man ohne „schützende Hülle“ im Straßenverkehr unterwegs ist (Seite 20).

Damit wir auch in den nächsten zehn Jahren tolle Magazine veröffentlichen können, freuen wir uns auf engagierte Mitstreiter*innen. Wenn ihr Lust habt, die nächsten Ausgaben mitzugestalten, lasst es uns wissen – kurze Mail an redaktion@magazin-kettenblatt.de genügt, dann laden wir euch zur einer Redaktionssitzung ein.

Klaus Görger



Inhalt

Editorial.....	2
Koalitionsvertrag der neuen hessischen Landesregierung.....	3
Im Gespräch mit Darmstadts Oberbürgermeister Hanno Benz.....	4
Unser Kommentar.....	5
Pixel, ich brauche Pixel!.....	6
Die Todesfalle am Bahnhof Eberstadt.....	8
ADFC-Sommerfest am 9. Juni 2024.....	9
Die etwas andere Mitgliederversammlung 2024.....	10
Verkehrsschauen im Landkreis Darmstadt-Dieburg.....	11
Der Junge ADFC.....	12
Halbzeit für den Landesvorstand des ADFC Hessen.....	13

Zweite EUROBIKE City Parade in Frankfurt/Main: "Alle fahren Rad".....	14
Quo vadis TourGuide?.....	15
Radreisen in der Pfalz.....	16
Inflabi. Der aufblasbare Fahrradhelm.....	17
Verkehrspädagogik beim ADFC Rhein-Neckar.....	18
Stadtradeln, Schulradeln, Schulkorso 2024.....	19
Tut Darmstadt genug für die Radverkehrssicherheit?.....	20
Sicher zu Fuß und auf dem Rad in Darmstadt unterwegs.....	22
Heinerbike - lieber kostenfrei ausleihen statt zu klauen..	23
Impressum.....	23

Koalitionsvertrag der neuen hessischen Landesregierung

Der ADFC Hessen blickt lieber nach Düsseldorf...

Ende 2023 schlossen die CDU und die SPD in Hessen einen Koalitionsvertrag, der die Weichen für die Landespolitik der kommenden fünf Jahre stellt. Doch bereits beim Durchlesen des Vertrags zeigen sich eine Vielzahl von Widersprüchen und Ambivalenzen.

Freie Wahl des Verkehrsmittels, aber für wen eigentlich?

Auf Seite 137 des Koalitionsvertrags wird betont, dass im ländlichen Raum das Auto weiterhin das vorherrschende Fortbewegungsmittel sein wird. Was soll das bedeuten für die Bürger*innen, die dort wohnen und aus den verschiedensten Gründen entweder kein Auto oder keinen Führerschein haben? Der Vertrag liefert keine Antwort auf diese Frage. Die auf Seite 152 betonte individuelle Wahlfreiheit des Verkehrsmittels klingt damit ziemlich seltsam, wenn nicht gar zynisch für die Bevölkerungskreise, die eben auf eine Alternative zum Auto angewiesen sind.

Bleiben wir im ländlichen Raum, wo fast 90 % der Landesstraßen noch keinen Radweg haben. Im Koalitionsvertrag sucht man vergeblich das ambitionierte Ausbauprogramm für Radwege mit konkreten Zielen und Zeitvorgaben, das unser Bundesland – übrigens bundesweites Schlusslicht in puncto Ausbautempo für Radwege – nach wie vor dringend braucht.

Dafür findet man in diesem Vertrag aber eine ganz konkrete Liste von Autobahn-Ausbauprojekten, die mit zügigem Tempo vorangetrieben werden sollen. Da sollen unerwünschte Volksbegehren auch nicht stören (Seite 160). Der Kontrast zu den vagen Aussagen zum Radverkehr könnte verkehrspolitisch damit nicht deutlicher sein.

Klimapolitisch kommt unser Bundesland damit auch nicht voran. Die Zeche für diese falsch gesetzten Akzente zahlen wir alle nicht heute, sondern wohl morgen und übermorgen. Ob uns die Versicherungskonzerne, die am Finanzplatz Frankfurt niedergelassen sind, dann retten werden? Die Koalitionäre scheinen daran fest zu glauben (Seite 142). Bodenständige Skepsis sei hier erlaubt.

Verkehrssicherheit und Gesundheitsförderung

Der Begriff „Vision Zero“ kommt im Vertragswerk zweimal vor, aber wie will die neue Landesregierung die Verkehrssicherheit erhöhen, zum Beispiel im Umfeld von Kitas und Schulen? Wie soll der Umweltverbund aus Fußwegen, Radwegen und öffentlichem Nahverkehr bis 2030 deutlich erhöht werden (Seite 153)?

Auf diesen Fragen findet man im Koalitionsvertrag ebenfalls keine Antwort, dafür aber auf Seite 156 ein klares Nein zu generellen Tempolimits und Fahrverboten für Autos.

Ein weiterer Widerspruch findet sich im Bereich der Gesundheitspolitik. Einerseits wird betont, dass Bewegung im Kindesalter von enormer Bedeutung für die Gesundheit und Entwicklung ist (Seite 179). Andererseits werden keine konkreten Maßnahmen zum Ausbau der Verkehrserziehung an Schulen, zur Förderung des Fahrradfahrens oder zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer genannt.

Konkrete Forderungen an die neue Landesregierung

Der ADFC fordert von der neuen hessischen Landesregierung diese konkreten Handlungsschritte ein, um in Hessen den Rückstand der Radverkehrsinfrastruktur zu beseitigen:



Foto: ADFC April Agentur

Wird der neue Koalitionsvertrag dazu beitragen, dass wir bald mehr und bessere Radwege erhalten, auch an Landstraßen? Zweifel sind angebracht.

- den Ausbau der Fahrradinfrastruktur insbesondere im ländlichen Raum: Jährlich müssen 30 Euro je Hessin und Hessen für die Radinfrastruktur eingeplant werden, um Radwegenetz, Fahrradstraßen und Radschnellverbindungen auszubauen. Dies gilt für die urbanen Gebiete und den ländlichen Raum.
- die Integration des Radverkehrs in die Verkehrsplanung: Bei allen Verkehrsplanungen und -projekten – auch von Schienenstrecken – müssen die Belange des Radverkehrs berücksichtigt werden. Konkret fordern wir 100 km neue Radwege an Landesstraßen pro Jahr. Hierfür müssen mehr Planerinnen und Planer bei Land und Kommunen eingestellt werden.
- die Verbesserung der Verkehrssicherheit: Um die „Vision Zero“, also Null Tote und Schwerverletzte im Verkehr, zu erreichen, braucht es mehr sichere Radwege und -querungen, Tempo-30-Zonen im Stadtgebiet, weniger Durchgangsverkehr in innerstädtischen Bereichen und mehr verkehrsberuhigte Zonen wie Schul- und Spielstraßen.
- die Förderung des Radpendelns und der intermodalen Mobilität: Fahrradpendler*innen brauchen eine engere Verknüpfung mit dem öffentlichen Personennahverkehr mit sicheren Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und Fahrradverleihsystemen.
- die Förderung von Fahrradnutzung in Bildungseinrichtungen: Das Fahrradfahren muss in der frühen Kindheit geübt werden. Dazu müssen Fahrradkurse an Kindergärten und in Schulen angeboten und sichere Radwege zu den Bildungseinrichtungen geschaffen werden.

Eine gute Radverkehrsinfrastruktur ist heutzutage ein wichtiger Standortfaktor. Das hat die Schwarz-Grüne Koalition in Nordrhein-Westfalen vor zwei Jahren schon erkannt. Bis 2027 will sie 1000 km neue Radwege im NRW bauen und arbeitet heute hart daran.

Es ginge also doch, wenn man es in Wiesbaden nur wollte.

Silke Westermeier & Xavier Marc



Koalitionsvertrag NRW



Koalitionsvertrag Hessen

Im Gespräch mit Darmstadts Oberbürgermeister Hanno Benz

Foto: Sandra Kühnapfel



Magazin Kettenblatt: *Wie oft fahren Sie Rad in Darmstadt? Sind Sie dabei voll entspannt?*

Oberbürgermeister Hanno Benz: Ich bin schon immer Fahrradfahrer gewesen, schon bevor Fahrradfahren zur Ideologie wurde. In meinem Stadtteil (Anm. der Redaktion: Arheilgen) ist es durchaus der bequemste Weg, etwa zum Einkaufen. Ich fühle mich wohl dabei.

Welche verkehrspolitischen Akzente wollen Sie während Ihrer Amtszeit setzen? Wo sehen Sie für Darmstadt die größten Herausforderungen, wo die größten Chancen?

Es gibt zwei wichtige Aufgaben, die wir bewältigen müssen. Erstens müssen wir den Konflikt zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern beenden. In den vergangenen Jahren hat die Stadt aus meiner Sicht hier großen Schaden angerichtet. Deshalb habe ich die Verantwortung für Verkehr und Mobilität an meinen Kollegen Wandrey übertragen. Zweitens müssen wir das große Ziel erreichen, den Individualverkehr zu reduzieren und die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor zu senken. Dafür müssen wir mit den umliegenden Städten und Gemeinden zusammenarbeiten und gemeinsam einen regionalen Verkehrsplan erarbeiten, der einen attraktiven öffentlichen Nahverkehr bietet. Gleichzeitig muss auch die Radinfrastruktur in die Nachbarkommunen ausgebaut werden.

Wo sehen Sie in Bezug auf das Fahrrad vordringlichen Handlungsbedarf? Welchen Platz soll das Fahrrad in Ihrer Verkehrspolitik einnehmen?

Eine sichere und durchgängige Radverkehrsinfrastruktur ist ohne Zweifel notwendig in der Innenstadt. Doch es besteht kein zwingender Anspruch, dass Radwege ausschließlich entlang von Hauptstraßen verlaufen müssen. Wenn die zentralen Radachsen an verkehrsreichen Hauptverkehrsstraßen verlaufen, dann beeinträchtigt dies nicht nur den Autoverkehr, sondern ist auch eine Frage der Sicherheit für die Radfahrer. Stattdessen sollten wir aufeinander zugehen und vernünftige Kompromisse finden.

Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen und Prognosen deuten darauf hin, dass dieser Trend anhalten wird. Allerdings ist bekannt, dass der Radverkehr in den kälteren Jahreszeiten abnimmt und im Sommer wieder zunimmt. Daher halte ich es für wenig sinnvoll, mit festen Zielgrößen zu arbeiten und einen Verkehrsträger ge-

genüber anderen Verkehrsträgern zu bevorzugen.

2018 wurde das Sonderinvestitionsprogramm 4x4 für den Radverkehr in Darmstadt beschlossen: jährlich 4 Millionen Euro über 4 Jahre. Heute gibt es im Radverkehrsnetz immer noch viele Lücken. Welche Investitionen wollen Sie demnächst tätigen, um diese Lücken zu schließen?

Handlungsrahmen ist weiterhin das 4x4-Programm mit den hinterlegten Maßnahmen und Investitionsmitteln. Wir haben aktuell eine angespannte Personalsituation im Mobiliätsamt. Daher müssen wir für das laufende Jahr 2024 stärker priorisieren. Für das Frühjahr steht die Verstetigung der Radspur in der Neckarstraße an der Heinrichstraße an. Damit wird die durchgängige Radverkehrsführung von Eberstadt bis zur Rheinstraße umgesetzt. Für die Routenführung zwischen dem südlichen Ausbauende Höhe der B3-Querung und der Kreuzung Carl-Schenck-Ring/Frankfurter Straße wurde eine vertiefende Variantenuntersuchung beauftragt. Ergebnisse werden im Laufe des Jahres 2024 erwartet. Zwischen dem Hauptbahnhof und der Lichtwiese haben wir hingegen viele Zwangspunkte, die zu berücksichtigen sind. Der Luisenplatz und die Querung des Cityrings sind da nur die größten neuralgischen Punkte.

Zwei wichtige, beschlossene Verkehrsversuche stehen derzeit an: Kasinostraße und Kreuzung Landgraf-Georg-Straße zur Teichhausstraße/Pützerstraße. Wann werden diese durchgeführt? Wer soll sie begleiten und auswerten?

Im Gegensatz zur Neckarstraße verfügt die Kasinostraße über keine „natürliche“ gleichwertige Parallelachse zur Kfz-Verkehrsverlagerung. Die Parallelverbindung Steubenplatz, Dolivostraße und Julius-Reiber-Straße muss daher mitberücksichtigt werden. Eine umfangreiche Untersuchung mit Simulationen muss vorgenommen werden, um Vorfahrten neu zu regeln und Lichtsignalanlagen anzupassen. Das Modell-Projekt SQUADA - Kreuzung Landgraf-Georg-Str/Teichhausstraße/Pützerstraße ist nicht frei von neuen Konfliktfeldern, die sich hier durch die massive Kritik der lokalen Seh- und Behindertenverbände am holländischen Planungsdesign ergeben haben. Trotz größter Anstrengungen von Seiten der Stadt Darmstadt und der Hochschule Darmstadt konnte hierfür noch keine Lösung gefunden werden. Mobilitätsdezernent Paul Georg Wandrey bleibt weiterhin im Austausch mit Vertreterinnen und Vertretern der Behindertenverbände.

Wichtig ist, dass das Modell die Interessen aller Nutzergruppen gleichermaßen berücksichtigt. Deshalb kommt es für eine nachhaltige Lösung auf einen klugen Ausgleich an.

Die heutigen Kapazitäten fürs Fahrradparken am Hauptbahnhof reichen längst nicht mehr aus. Was will die Stadt unternehmen, damit in Darmstadt Rad und Bahn endlich miteinander richtig verknüpft sind?

Die DB und die Stadt haben eine Machbarkeitsstudie beauftragt, um im Hauptbahnhof durch Umbaumaßnahmen zusätzliche Abstellplätze für Fahrräder zu schaffen und gleichzeitig für eine Steigerung der Fußgängerkapazität zu sorgen. Da im Umfeld des Hauptbahnhofs oft bis zu 1.000 Fahrräder abgestellt werden, wurde zusätzlich die Möglichkeit eines Fahrradparkhauses aufgezeigt. Stadt und DB hatten sich 2022 auf das neue Bundesförderpro-

gramm "Fahrradparkhäuser" beworben, um Mittel und Personal für die weitere Planung zu bekommen, sind allerdings "leer" ausgegangen. Die DB hat heute leider andere Prioritäten und kann das Projekt momentan nicht weiterverfolgen. Und ohne die DB kann im Hauptbahnhof nichts unternommen werden.

Der Verkehr staut sich Tag für Tag an den Toren Darmstadts. Welche konkreten Pläne verfolgen Sie in Kooperation mit dem Landkreis Darmstadt-Dieburg bzw. mit dem Land (Hessen Mobil), damit Radpendler aus dem Umland ganzjährig sicher in die Stadt fahren können?

Baustart für den Radweg nach Roßdorf auf Darmstädter Gemarkung könnte abhängig von der Vergabe 2024 oder 2025 sein.

Die Raddirektverbindung Darmstadt-Frankfurt soll im ersten Halbjahr bis zur Unterführung der B3 bei Arheilgen fortgesetzt werden. Der Verlauf zwischen B3 und Innenstadt wird weiter in einer Machbarkeitsstudie erörtert. Das beauftragte Fachbüro arbeitet bereits daran.

Für den Radweg zwischen Böllenfalltor und Mühlthal wurde von Hessen Mobil eine Machbarkeitsstudie vorgenommen. Der Eingriff in den Wald soll minimiert werden und möglichst auf bestehender Verkehrsfläche umgeplant werden. Die Entwurfsplanung liegt noch nicht vor.

Auch am südlichen Anschluss bei Eberstadt plant Hessen Mobil entlang der L3100 einen Radweg. Auch hierzu stehen wir im Austausch.

Am Bahnhof Eberstadt gilt die Bahnüberführung über die von vielen LKW stark befahrene B426 seit Jahrzehnten bei Fußgängern, ÖPNV-Fahrgästen und Radfahrern als Todesfalle schlecht hin. Was unternimmt die Stadt Darmstadt heute, damit diese akute Gefahrenstelle bald beseitigt wird?

Die Bahnüberführung ist in der Baulast der DB Netz AG und muss in den nächsten Jahren saniert werden. Die Portale der Überführung sind denkmalgeschützt, daher kann der Querschnitt nicht verbreitert werden. Dennoch soll eine Rad- und Fußwegeunterführung nördlich der Pfungstädter Straße geplant und gebaut werden. Das Mobilitäts- und Tiefbauamt ist deswegen mit der DB Netz AG im Gespräch.

(Anm. der Redaktion: Siehe auch Artikel auf Seite 8).

Die Sicherheit auf Schulwegen ist ein entscheidender und emotionaler Gradmesser: Können heute Darmstädter Eltern aus Ihrer

Sicht ihre Kinder schon ab der fünften Klasse ohne Bedenken mit dem Rad zur Schule losschicken, nachdem diese in der vierten Klasse den Fahrrad-Führerschein bestanden haben?

Geschlossene Radverkehrsnetze sind entscheidend für den Schulweg. Durch neue Fahrradstraßen und andere Maßnahmen im 4x4-Programm haben wir bereits einige Lücken geschlossen. Dennoch ist es Fakt, dass eine fehlende Verbindung im Radverkehrsnetz dazu führen kann, dass Eltern ihre Kinder nicht alleine zur Schule fahren lassen. Wir wollen, in diesem Bereich noch besser werden und die Schulmobilität und Nahmobilität besser verknüpfen.

Welche Vision für den Verkehr in Darmstadt in 10 Jahren haben Sie?

Gemeinsam mit dem Landkreis Darmstadt-Dieburg haben wir wichtige ÖPNV-Projekte auf den Weg gebracht und wissen, wie wir die Verkehrsentwicklung in der Region in den nächsten Jahrzehnten gestalten wollen. Das wäre ein großer Fortschritt. Um diese Infrastrukturprojekte erfolgreich umzusetzen, müssen alle Städte, Gemeinden, Kreise und Verbände mit gleichen Interessen konstruktiv zusammenarbeiten und das gemeinsame Ziel im Blick behalten.

Magazin Kettenblatt: Vielen Dank für das Gespräch!

Das Gespräch führten Klaus Görden und Xavier Marc im Februar 2024

Zur Person:

Der 1972 in Darmstadt geborene Hanno Benz lebt mit seiner Familie in Arheilgen. Nach dem Besuch der Bernhard-Adelung- und der Bertolt-Brecht-Schule absolvierte er zunächst seinen Zivildienst beim Deutschen Roten Kreuz und studierte im Anschluss Politik, Literatur- und Sprachwissenschaften. Beruflich war er fortlaufend an der Schnittstelle von Politik, Wirtschaft und Kommunikation tätig. Zuletzt war er Leiter des Bereichs „Public Affairs“ bei einem Energieversorger im Rhein-Main Gebiet. Politisch ist er seit 1989 für die SPD aktiv. Von 2001 bis 2016 war er für die SPD Stadtverordneter und von 2006 bis 2016 Vorsitzender der SPD-Fraktion in Darmstadts Stadtverordnetenversammlung. Seit Juni 2023 ist Hanno Benz Oberbürgermeister der Wissenschaftsstadt Darmstadt.

Unser Kommentar:

Verkehrsversuche in Darmstadt brauchen Mut und Fachexpertise

Die anstehenden Verkehrsexperimente an der Kreuzung Landgraf-Georg-Straße / Pützerstraße / Teichhausstraße (Erprobung des SQUADA-Kreuzungsmodells) und im Umfeld der Kasinostraße erweisen sich schon im Vorfeld der Umsetzung als besonders komplex und nicht frei von neuen Konflikten. Aber erst durch den Versuch werden wir schlauer, nicht vorher. Daher müssen die Experimente bald starten und ergebnisoffen durchgeführt werden.

Umso wichtiger ist es dennoch, dass diese Versuche durch anerkannte Expertise begleitet und ausgewertet werden. Ausgerechnet darüber gibt uns der Oberbürgermeister nach Freigabe

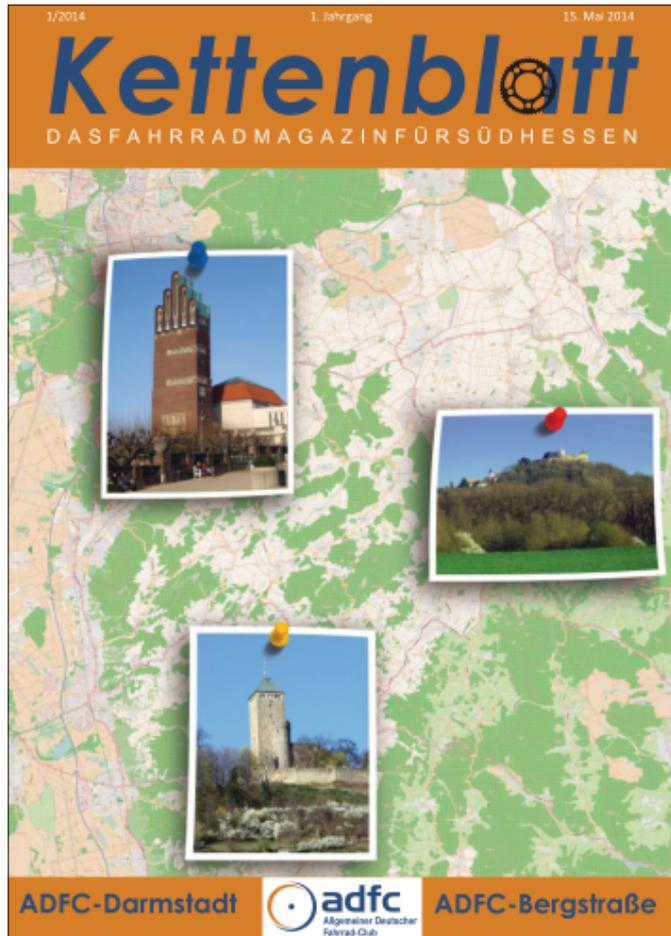
des Interviews keine offizielle Auskunft, obwohl wir ihn dazu explizit gefragt haben.

Wir wundern uns. Denn auf diesem Forschungsfeld genießt die Hochschule Darmstadt große Anerkennung. Insbesondere für das SQUADA-Projekt, das wegen seiner innovativen Einmaligkeit für bundesweite Aufmerksamkeit sorgt, ist erfahrene Fachexpertise gefragt. Diese steht uns an der Hochschule Darmstadt – sozusagen vor der Haustüre – zur Verfügung. Darauf sollte die Wissenschaftsstadt Darmstadt stolz sein und ohne Wenn und Aber darauf zurückgreifen.

Die Redaktion des Magazins Kettenblatt

Pixel, ich brauche Pixel!

Zehn Jahre Magazin Kettenblatt



Foto/Collage: Burkhard Walger

Dass wir unsere Mitglieder auch mit einer gedruckten "Mitgliederzeitschrift" über die Arbeit des Kreisverbands informieren wollen, war uns schon immer klar. Weil aber die Produktionskosten einer eigenen Publikation 1998 die finanziellen Möglichkeiten des Vereins arg strapaziert hätten, haben wir uns damals mit dem VCD und dem BUND zusammengetan und das Magazin "umwelt.fairbund" mitgestaltet.

Damals wurde es noch in schwarzweiß produziert, denn die Devise hieß: vier Farben, vierfache Probleme. Na ja, die Kosten für einen Farbdruck haben schon auch noch eine Rolle gespielt. Wenn wir eine farbige ganzseitige Anzeige auf der Rückseite bekamen, war zumindest der Titel dann auch farbig.

Aus nach sechzehn Jahren

Diese Zusammenarbeit hielt immerhin 16 Jahre an. Dann wurde es für uns unattraktiv, weil wir viel Arbeit damit hatten, uns aber nicht mehr gut vertreten sahen. So haben wir hin- und hergerechnet. Es war klar, dass wir mindestens zwei Ausgaben im Jahr bringen mussten, damit das Ganze sinnvoll ist. Um den finanziellen Rahmen nicht zu sehr zu strapazieren, wären aber nur wenige Seiten möglich gewesen. Das erschien uns zu unattraktiv. Also doch wieder eine Kooperation!

Der ADFC Bergstraße steigt mit ein

Es ergab sich, dass der ADFC Bergstraße ebenfalls mit einer eigenen Publikation liebäugelte. Eine Zusammenarbeit lag da nahe. Ein Redaktionsmitglied des ADFC Bergstraße hatte sogar eigene Erfahrung mit der Publikation von Zeitschriften. So kamen wir überein, zusammenzuarbeiten. Wie aber sollte das neue Produkt heißen?

Wie ist es mit "Kettenblatt"?

Einer schlug "Kettenblatt" als Namen vor und alle waren schnell begeistert. Eine Recherche ergab jedoch, dass es auch andere Veröffentlichungen mit diesem Namen gab. Es war zwar "nur" eine Produktinformation und ein nicht mehr veröffentlichter Flyer, aber eine Kollision mit diesen erschien uns riskant. Wir haben uns dann auf den Trick verlegt, es "MAGAZIN Kettenblatt" zu nennen, mit dem Untertitel "DAS FAHRRADMAGAZIN FÜR SÜDHESSEN". So wähten wir uns sicher. Es gab dann zwar ein paar Rückfragen, aber eine Kollision mit anderen Rechten ist bis heute nicht aufgetreten.

Das ewige Problem mit dem Titelbild

Farbig zu produzieren war inzwischen so günstig geworden, dass wir das finanziell problemlos stemmen konnten. Die Produktion mit modernen Programmen wie Scribus, Photoshop und Affinity Photo nahm der Farbe den Schrecken. Vierfarbseparation und Farbprofile konnten die Programme mittlerweile.

Nun musste aber eine A4 Seite im Hochformat mit einem Bild in guter Auflösung versehen werden. Die Auflösung der Aufnahmen aus privaten Digicams und ersten Mobiltelefonen reichten in der Regel dafür nicht aus. Also habe ich angefangen, Collagen zu machen. Der Hintergrund der ersten Titelseite wurde aus mehreren OpenStreetmap-Kacheln zusammengesetzt, damit genügend Pixel zusammenkamen. Die Kacheln wurden mit einem selbst geschriebenen Programm heruntergeladen. Dann drei Bilder aus den Regionen Darmstadt, Darmstadt-Dieburg und Bergstraße als festgepinnte Fotos drauf montiert: fertig war das Titelbild. Ich finde es bis heute gelungen.

Hochauflösendes Bildmaterial zu bekommen ist heute kein Problem mehr, dennoch ist es mit dem Titelbild noch immer etwas schwierig. Die vielen Pixel einer modernen Digitalkamera oder eines Mobiltelefons wollen schon gekonnt belichtet werden, um ein präsentables Titelbild zu bekommen. Helga hat dafür gute Arbeit geleistet, für die vorletzte Ausgabe haben wir jedoch ein Stock-Photo verwendet.

Der Verein oder die Politik?

Die Zusammenarbeit mit dem ADFC Bergstraße gestaltete sich unterdes immer schwieriger. Die Ansichten über den Inhalt gingen immer mehr auseinander. Die Redaktionsmitglieder des ADFC Darmstadt wollten hauptsächlich über die politische Arbeit in der Stadt und im Land berichten. Die Redakteur*innen des ADFC Bergstraße wollten jedoch mehr den "Verein darstellen". Das führte dazu, dass die Bilder für die Artikel des ADFC Bergstraße fast nur noch die Personen des Vereins zeigten, was die andere Hälfte der Redaktion als nicht wirklich relevant und interessant genug erachtete. Nach der Ausgabe 2/2017 endete deshalb die Zusammenarbeit mit dem ADFC Bergstraße. Dieser brachte von da an ein eigenes Magazin heraus.

Der VCD kommt mit an Bord

Im VCD hatte sich ein komplett neuer Vorstand wählen lassen. Deshalb fragten wir eine Zusammenarbeit an. Der VCD Darmstadt-Dieburg war gerne bereit, für vier Seiten mit einem auf den VCD abgepassten Layout Beiträge zu liefern und sich anteilig an den Produktions- und Versandkosten zu beteiligen. Seither können wir im Magazin Kettenblatt auch allgemeine Verkehrsthemen bringen.

Revolution oder Velorucion?

Im Heft 1/2018 von FRANKFURT aktuell, der Publikation des ADFC Frankfurt, fand ich das Titelbild unserer Ausgabe 1/2018. Das spanische Wortspiel mit dem Wort "Revolution" hatte etwas aufsässiges, etwas von "jetzt reicht's!". Das führte zu einer hitzigen Diskussion in der Redaktion. Es gab Redakteure, denen das zu radikal erschien. Ich wollte unbedingt das Bild haben, auch wenn die Auflösung sehr knapp war. Es gab aber kein besseres Bild, und so wurde es verwendet. Wie weitsichtig das war, zeigt die aktuelle Kampagne "RADVOLUTION" des ADFC Bundesverbands.

Nicht gerade ein Pinup!

Im Jahr 2021 gab es zusätzlich zu den bekannten Vereinen für nachhaltigen Verkehr und Umweltschutz auch noch die "Radentscheid"-Initiativen in mehreren hessischen Städten, so auch in Darmstadt. Mit diesen und weiteren Initiativen wurden für das "Volksbegehren zur Verkehrswende" Unterschriften gesammelt. Die 2.500 Exemplare des Magazin Kettenblatt 2/2022 steuerten ebensoviele Unterschriftenbögen bei. Der mittlere Bogen wurde als Unterschriftenbogen für genau eine Unterschrift gestaltet. Ja, es brauchte einen A3 Bogen (vier A4 Seiten), um einen rechtskonformen Unterschriftenbogen zu machen. Es musste der komplette Text des Begehrens mit allen Änderungsforderungen abgedruckt werden. Bekannt ist, dass das Volksbegehren dennoch "aus formalen Gründen" abgelehnt wurde. Nun entscheiden die Gerichte, ob das in Ordnung ist.

Und wieder ein neues Titellayout!

Die Ausgaben in 2022 nutzten wir, um ein neues, etwas weniger "blockartiges" Layout für den Titel zu machen. Mein Entwurf wurde wohlwollend aufgenommen, ich habe aber in der Ausgabe 1/2022 so viele Fehler darauf, dass ich hier lieber das eindrucksvollere und fehlerbereinigte Titelbild der Ausgabe 2/2022 zeigen möchte. Es war auch deshalb so toll, weil darauf die vielen Radfahrerinnen und Radfahrer der Sternfahrt nach Wiesbaden zur Übergabe der Unterschriftenlisten des Volksbegehrens auf der Autobahn zu sehen sind. Ein großes Dankeschön an Helga, unsere Meisterfotografin.

Die nächsten zehn Jahre?

Mittlerweile ist die Produktion gut eingespielt. In zwei (online) Redaktionssitzungen sammeln wir Artikelvorschläge und Autor*innen dafür. Mit unserer ADFC-Cloud sammeln wir die Texte und Bilder. Ich setze das in Scribus, bearbeite und separiere das Titelbild und die Artikelbilder. Bevor die PDF-X4 Datei zum Druck geht, lesen die Redaktionsmitglieder die Datei nochmal gegen. Nach Korrekturen wird dann die Datei zum Druck gegeben, und etwa 10 Tage später sind knapp 300kg Kartons mit Heften da. In einer zusammengetrommelten Runde kleben wir die Etiketten auf die Hefte. Meist am selben Abend noch liefere ich sie in der Großannahme der Post in Darmstadt ein.

Der Altersschnitt in der Kernredaktion ist mittlerweile bei gut 60 Jahren. Zudem sind alle Vorstandsmitglieder stark in die Arbeit eingebunden. Die eine und der andere würde gerne langsam aufhören. Unterstützung können wir sowieso immer gebrauchen. Deshalb, liebe Leser*innen, wer sich berufen fühlt, an dieser interessanten Publikation mitzuarbeiten, möge sich bitte melden. Die Arbeit verteilt sich auf zwei Blöcke von einigen Tagen im Jahr. Es gibt klar abgegrenzte Aufgaben, so dass der Einstieg leicht ist. Das Magazin soll ja weiterleben!

Burkhard Walger

Im Internet: <https://www.magazin-kettenblatt.de/archiv>



Foto: Gabriele Schwab (ADFC Frankfurt, aus FRANKFURT aktuell 1_2018)

Velorucion oder Radvolution?

Das neue Titel-Layout.



Foto: Helga Hofmann

Die Todesfalle am Bahnhof Eberstadt¹

Rückblick und Ausblick



Foto: Stadtarchiv Darmstadt

Die Pfungstädter Straße und der Bahnhof Eberstadt im Jahr 1956. Das Bahnhofgebäude wurde später abgerissen.

Die Bahnüberführung am Bahnhof Eberstadt ist seit vielen Jahren eine Todesangstzone für Menschen zu Fuß und Radfahrende. Das könnte sich aber mittelfristig zum Besseren ändern, wenn die Stadtpolitik es denn will.

Eine vorbildliche Vorgeschichte

Anpackend und recht visionär schlossen im Jahr 1843 die Freie Stadt Frankfurt am Main, das Großherzogtum Hessen und das Großherzogtum Baden einen Staatsvertrag über den Bau einer Eisenbahn zwischen Frankfurt und Mannheim ab. Schon drei Jahre später im Sommer 1846 war die Main-Neckar-Bahn in Betrieb. Und so bekam das Dorf Eberstadt einen eigenen Bahnhof. Der Bahnhof wurde zwar vor ca. 60 Jahren abgerissen, die Bahnüberführung aus Sandstein über die Pfungstädter Straße ist aber immer noch im Betrieb und steht unter Denkmalschutz.

Verkehrsentwicklung führt zur Todesangstzone

Aus den damals ländlichen Dörfern Pfungstadt und Eberstadt ist mittlerweile ein zusammenhängendes Siedlungsgebiet erwachsen, in dem heute 50.000 Menschen wohnen und sich sehr viele Betriebe niedergelassen haben. Mitten in diesem Siedlungsgebiet fungiert der Bahnhof Eberstadt als wichtiges ÖPNV-Drehkreuz im Süden Darmstadts, wo viele Fahrgäste zwischen Bus und Bahn umsteigen.

Der Landweg zwischen Pfungstadt und Eberstadt, auf dem damals wenige Menschen mit Pferd und Kutsche fuhren, ist zu einer Bundesstraße (B426) geworden, auf der ca. 10.000 Kraftfahrzeuge (davon 500 Lkw) pro Tag unterwegs sind. Unter der Bahnüberführung ist die Fahrbahn 6,10 Meter schmal. Durch die geringe Breite des Durchgangsbogens (8,50 Meter) bleibt neben der Fahrbahn nur sehr wenig Platz. Auf beiden Fahrbahnseiten gibt es Gehwege, die etwa einen Meter breit sind und für den Radverkehr freigegeben sind. Diese sind gefährliche Nadelöhre.

Auf einer Länge von 35 Metern, eingezwängt zwischen Seitenwand und fließendem Kfz-Verkehr mit vielen Lkw, müssen dort täglich im Schnitt rund 500 Radfahrende sowie viele Menschen zu Fuß unter Todesangst verkehren. Zumutbare Umwege gibt es nicht.

Bahnhof wurde saniert, Todesangstzone bleibt

Die einfachste technische Lösung wären Abriss und Neubau des Bauwerks, um die heutigen Anforderungen für Fuß- und Radverkehr zu erfüllen. Dies kommt allerdings wegen des Denkmalschutzes nicht in Frage. Deswegen wurde bereits vor vielen Jahren überlegt, einen Durchstich durch einen Seitenbogen des Bauwerks für den Rad- und Fußverkehr zu realisieren, die so genannte „Arkadenlösung“. Hierfür wären Planung und Ausführung - angefangen mit der Statik des Bauwerks - zwar baulich herausfordernd, jedoch nicht unmöglich.

2016-2022 wurde der Bahnhof teilsaniert: Die Bahnsteige wurden angehoben, Aufzüge eingebaut und neue Fahrradabstellanlagen eingerichtet. Aber die Nadelöhre unter der Überführung für den Fuß- und Radverkehr wurden bis heute nicht beseitigt. In der Hoffnung, dass Radfahrende statt auf den Gehwegen lieber auf der Fahrbahn fahren würden, ordnete die Stadt Darmstadt 2022 ein Überholverbot einspuriger Fahrzeuge im Bereich der Bahnüberführung an mit zusätzlichen Piktogrammen auf der Fahrbahn. Diese Hoffnung erfüllte sich jedoch nicht. Weiterhin kommt es täglich zu unzähligen gefährlichen Fahrmanövern. Die Wut der vom Stau genervten Autofahrenden entlädt sich an den wenigen Radfahrenden, die sich auf die Fahrbahn trauen.

Damit bleibt der Bahnhof Eberstadt wegen seiner schlechten Anbindung für den Fuß- und Radverkehr weiterhin für viele Menschen unattraktiv, obwohl dieser Knotenpunkt ein hervorragendes Potential für den Nahverkehr im Süden Darmstadts bietet.

Neue Chance am Horizont

Die Deutsche Bahn AG plant bis 2030 die Generalsanierung von 40 Streckenabschnitten bundesweit. Eine davon ist die 92 km lange Main-Neckar-Bahn, die dafür 2027 über mehrere Monate vollgesperrt werden soll. Dabei soll u.a. das Tragwerk des Gleiskörpers auf der Überführung am Bahnhof Eberstadt saniert werden. Hier liegt die einmalige Chance für die Umsetzung der „Arkadenlösung“. Diese Chance darf nicht verpasst werden.

Das erfordert aber ein beherztes und einvernehmlich abgestimmtes Vorgehen der beteiligten Hauptparteien, vor allem Stadt und DB InfraGO AG (früher DB Netz AG). Hierfür müssen sie sich u. a. über die Aufteilung der Kosten verständigen, wie das Eisenbahnkreuzungsgesetz des Bundes es von ihnen verlangt. Dieses Gesetz enthält auch Bestimmungen über Fördermöglichkeiten für den Ausbau des kommunalen Radwegesetzes, was im vorliegenden Fall wohl zutreffend ist.

Verbände mobilisieren sich

ADFC, VCD, FUSS e.V. und Radentscheid Darmstadt wollen sich politisch dafür einsetzen und haben schon mit dem Magistrat der Stadt Darmstadt darüber gesprochen. Die Stadt hat zwar darauf hingedeutet, dass Gespräche mit der DB InfraGO AG

stattgefunden haben. Über konkrete Aussichten aus diesen Gesprächen sowie die 2020 vereinbarte Machbarkeitsstudie für die Arkadenlösung liegen uns aber noch keine detaillierten Informationen vor.

Das größte Interesse an eine sichere verkehrliche Anbindung des Bahnhofs Eberstadt liegt vor allem im Stadtteil Eberstadt selbst. Das soll die Stadtpolitik jetzt aufgreifen und bereits vor der nächsten Kommunalwahl (2026) entsprechende Beschlüsse fassen. Ansporn dafür haben uns drei Kleinstaaten zwischen Rhein, Main und Neckar vor 178 Jahren vorbildhaft gegeben.

Fortsetzung folgt!

Felix Greiner & Xavier Marc

¹: Siehe auch gleichnamigen Film des Film- und Videoclub Darmstadt e.V. bei YouTube mit dem Titel „Darmstadt-Eberstadt 2015 (Bahnhofsunterführung)“:

<https://youtu.be/YMFzYzRcBcM>

ADFC-Sommerfest am 9. Juni 2024

Der ADFC Darmstadt-Dieburg e.V. feiert wieder.

Auch in diesem Jahr möchte das Planungskomitee und der Vorstand seine Mitglieder zu einem Sommerfest einladen und gemeinsam mit Euch feiern.

Was gibt es Schöneres als in netter Runde mit gleichgesinnten Radfreunden ein paar schöne Stunden zu verbringen.

Die Gelegenheit nutzen sich über Radtouren und -urlaube, über den Zustand von Radwegen oder die Fahrradpolitik auszutauschen sowie über Themen zu klönen fernab vom Fahrrad. Besonders gerne spricht man über ausgefallene, kuriose und besondere Fahrräder. Kuriositäten-Schau: Wer verfügt über besondere Fahrräder und möchte Sie auf dem Fest zur Schau stellen?

Ein weiteres buntes Programm sorgt für Abwechslung und Überraschung bei Groß und Klein.

Neben guter Laune, vielen netten ADFC-Menschen kommt die Kulinarik natürlich auch nicht zu kurz. Für Getränke ist wie immer gesorgt, ein leckeres Essensangebot ist organisiert. Wenn Ihr Kuchen oder andere Leckereien mitbringen wollt, freuen wir uns! Wie immer seid Ihr eingeladen!

Für die Vorbereitungen und Durchführung des Festes freuen wir uns über eure Hilfe in Form von kleinen Diensten. Benötigt wird diese insbesondere für Auf- und Abbau, Kuchenausgabe sowie den Fahrrad-Check (Reparaturen vor Ort finden nicht statt, ggf. nur kleine Justierungen).

Anmeldung zum Sommerfest:

Wir bitten um Anmeldung per E-Mail an sommerfest@adfc-darmstadt.de.

Bitte teilt uns Anzahl und Namen der teilnehmenden Personen mit. Falls ihr aktiv mithelfen oder eine Kuchenspende beitragen möchtet oder ein seltenes Fahrrad zum Zeigen habt, schreibt dies gerne dazu.



Foto: Fortuna Marx

Jedes Jahr ein schöner Tag, das ADFC-Sommerfest, nicht nur für Aktive, sondern auch für Mitglieder.

Essen und Trinken werden auch nicht zu kurz kommen!

Ort:

Kranichsteiner Str. 175, 64289 Darmstadt, Grillhütte der TG 1875

Uhrzeit:

14:00 - 18:00 Uhr

Die etwas andere Mitgliederversammlung 2024

Rückblick auf einen gelungenen Abend



Foto: Helga Hofmann

Prof. Axel Wolfermann war Keynotespeaker bei der „anderen Jahresversammlung“ 2024.

Die jährliche Mitgliederversammlung, ein langweiliges und überkommenes Ritual? Von wegen. Es geht auch anders, wie die letzte Mitgliederversammlung des ADFC Darmstadt-Dieburg e.V. zeigte.

In der Corona-Zeit fand die Mitgliederversammlung des ADFC Darmstadt-Dieburg dank kurzfristig herbeigezauberter IT-Technik zweimal virtuell statt. Wir waren damals schon froh, dass es so überhaupt gehen konnte. Umso mehr haben wir letztes Jahr den ersehnten Präsenz-Modus wieder schätzen gelernt. Wobei es uns gleich klar wurde: Es ist Zeit für neue Wege! Und so machen wir es dieses Jahr ganz anders als früher.

Am 20. Februar 2024 folgten ca. 60 Mitglieder und Gäste der Einladung des Vorstands ins wunderschöne AGORA-Lokal unweit des Ostbahnhofes in Darmstadt. Eigentlich hätte das Lokal an dem Tag seinen wöchentlichen Ruhetag gehabt. Walter König, Pächter des Lokals, stellte es uns trotzdem zur Verfügung und kümmerte sich um leckeres Fingerfood und Getränke.

Als Gastredner hielt Professor Dr. Ing. Axel Wolfermann, der an der Hochschule Darmstadt im Fachbereich Bau- und Umweltingenieurwesen Verkehrswesen lehrt, gleich zu Beginn der Versammlung einen spannenden Impulsvortrag über familienfreundliche Fahrradinfrastruktur in Stadt und Land.

Vorweg untermauerte er mit ein paar Zahlen sein klares Fazit: Familien legen heute deutlich mehr Wege zurück als früher. Während 1970 mehr als 90 % der Erstklässler ohne Begleitung zur Schule gingen, waren es 2000 nicht mal 20 %. Heute werden 30 % der Schüler mit dem Auto zur Schule gefahren und von dort wieder abgeholt, was zu erheblichen Verkehrsproblemen im Umfeld der Schulen führt. Dadurch halten immer mehr (gestresste)

Eltern wiederum die Straße für zu gefährlich für Ihre Kinder und fahren sie lieber mit dem Auto, statt sie ihre Wege im Alltag alleine zu Fuß oder mit dem Rad zurücklegen zu lassen. Und so lernen immer weniger Kinder im Grundschulalter sich im Alltagsverkehr richtig zu verhalten. Ein Teufelskreis, der aber durchbrochen werden könnte, wie unser Gastredner meinte.

Dafür sollen Kinder von klein auf sicher mit dem Rad bzw. zu Fuß unterwegs sein, betonte Axel Wolfermann. Das scheitert aber innerorts an dem oft zugedachten oder zugestellten Seitenraum, was er mit vielen Bildern belegte. Zum Schluss zeigte er, wie ein Bündel aus verkehrsberuhigten Bereichen, Tempo 30-Zonen, Neuordnung des Parkens und freien Gehwegen, sicheren Querungsmöglichkeiten ohne Sichthindernisse, durchgängiger Radverkehrsinfrastruktur mit separaten Führungen sowie Fahrradabstellanlagen für wirksame Abhilfe sorgen kann, auch abseits der Großstädte.

Der Impulsvortrag löste eine lebhaft diskussionsrunde aus. Anschließend wurde Karsten Große-Brauckmann als Versammlungsleiter einstimmig gewählt, der die Versammlung durch die formelle Tagesordnung führte.

Helga Hofmann zog für den Vorstand eine kurze, dafür sehr positive Zahlenbilanz aus dem Jahr 2023: Weiteres Wachstum der Mitgliederzahlen im (+ 64 auf 1790 Mitglieder), 651 codierte Fahrräder und über 100 geführte Radtouren, die von 24 Tourenleiter*innen angeboten wurden. Die Schrauberinnenkurse waren alle ausgebucht. Neu im Programm waren Familienradtouren mit Kindern ab einem Alter von 6 Jahren, die ebenfalls gut angenommen wurden und die dazu führen, dass der ADFC neue Zielgruppen erreicht.

Helga erwähnte auch die aktive Beteiligung des ADFC Darmstadt-Dieburg an der Eröffnungsfeier des neuen Abschnitts des Radschnellwegs in Wixhausen, am traditionellen Fahrradaktionstag in Darmstadt sowie an den Stadtradeln-Aktionen in der Stadt und im Landkreis.

Verkehrspolitische Höhepunkte waren die Radtour zwischen Mühlthal und Eberstadt mit den Kandidaten zur Landtagswahl im Wahlkreis 50 und die moderierte Podiumsdiskussion zwischen den drei Kandidat*innen zur Bürgermeisterwahl in Seeheim-Jugenheim, die der ADFC Darmstadt-Dieburg selbst veranstaltete.

Im Vorstand (<https://www.adfc-darmstadt.de/verein/vorstand>) gab es nur eine Änderung: Christine Lamken, unsere bisherige Kassenführerin, kandidierte nicht mehr und wurde mit einem warmen Applaus und einem kleinen Geschenk verabschiedet. Ihre Nachfolgerin ist Sandra Gallei. Ferner wurden auch drei Kassenprüfer sowie fünf Delegierte zur Landesversammlung am 20. April 2024 in Frankfurt und vier Nachrücker gewählt.

Nach dem offiziellen Ende der Versammlung gingen die Gespräche munter weiter. Offensichtlich haben wir einen Nerv getroffen und so werden wir die Mitgliederversammlung 2025 entsprechend planen. Grundsätzlich geht es uns um mehr Austausch. Deshalb planen wir ab dem Frühjahr einen regelmäßigen Monatstreff in einem Darmstädter Lokal. Wer sich hier einbringen möchte, ist herzlich willkommen! Wir freuen uns über eine Mail an info@adfc-darmstadt.de.

Xavier Marc (Mitglied des Vorstands)

Verkehrsschauen im Landkreis Darmstadt-Dieburg

Oder: Chancen im Rahmen klassischen Verwaltungshandelns

Die Verkehrsschau ist in Deutschland ein verwaltungsbehördlicher Vorgang, bei dem regelmäßig die verkehrsrechtliche und sicherheitsrelevante Ausstattung (Verkehrszeichen, Markierungen, Signalanlagen usw.) einer Straße geprüft wird.

Die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung schreibt vor, dass mindestens alle zwei Jahre eine Prüfung stattfinden muss, bei Straßen erheblicher Verkehrsbedeutung und an Unfallschwerpunkten mindestens alljährlich (Quelle: Wikipedia).

Wie werden Verkehrsschauen im Landkreis organisiert?

Initiiert werden Verkehrsschauen im Landkreis Darmstadt-Dieburg von der unteren Verkehrsbehörde. Diese fordert jeweils Anfang des Jahres die Bürgermeister*innen der betroffenen Hälfte der Kreiskommunen auf, Termine festzulegen und die Teilnehmer einzuladen.

Wer nimmt an der Verkehrsschau teil?

Bereits 2019 hat das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen die Regierungspräsidien aufgefordert sicherzustellen, dass zu den Verkehrsschauen „auch (ortsfremde) Sachkundige aus Kreisen der Verkehrsteilnehmer (d.h. die Vertreter der einschlägigen Fachverbände des Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehrs) – eingeladen werden sollen“. Dieser Aufforderung kommen inzwischen – fast - alle Kreiskommunen nach.

Eingeladen werden natürlich auch Vertreter der unteren Verkehrsbehörde, der Polizei, von Hessen Mobil, des öffentlichen Verkehrs, bei Bedarf auch der Bahn (wenn es auch um Bahnübergänge gehen soll).

Wie läuft eine Verkehrsschau ab?

Der jeweilige Gastgeber, in der Regel das Ordnungsamt der Gemeinde, gelegentlich auch der Bürgermeister selbst, setzt den Termin für die anstehende Verkehrsschau fest oder stimmt ihn im Vorfeld mit den Beteiligten ab und lädt den Teilnehmerkreis rechtzeitig ein.

Zu Beginn der Verkehrsschau treffen sich alle und Vertreter*innen der Gemeinde stellen den Handlungsplan für den Tag vor. Dabei werden schon im Vorfeld Punkte im Ortsbereich ausgewählt, die besonders geprüft werden sollen. Gelegentlich fließen in diese Auswahl auch Anregungen von Bürgern der Gemeinde ein.

Ortskundige ADFC-Vertreter schicken auch gerne Anregungen, wo Regelungen, die den Radverkehr betreffen, überprüft werden sollten, an die Gemeinde. Meistens werden diese Vorschläge dann in der Planung berücksichtigt.

Und dann geht's los. Üblicherweise fahren alle Teilnehmer in einem Minibus der Gemeinde mit, damit man sich auch während der Fahrt austauschen kann. In einem Fall sind wir sogar mit einem großen Bus von Heag Mobilo unterwegs gewesen, weil viele Teilnehmer zu befördern waren. Radverkehrsschauen – auch so was gibt's - finden natürlich mit dem Fahrrad statt. In kleineren Kommunen ist man auch zu Fuß unterwegs.

Der Verlauf der Verkehrsschau und die erteilten Aufgaben müssen protokolliert werden.

Die Verkehrsschau dauert üblicherweise einen halben Tag. Manchmal lädt der Bürgermeister die Teilnehmer am Schluss zum Mittagessen ein, was den Austausch dann zusätzlich an-



Foto: Burkhard Walger

Typische Aufgabe aus einer Verkehrsschau: Verkehrszeichen muss von Grünwuchs freigeschnitten werden.

regt. So lassen sich am Rande auch offene Punkte an anderen Orten besprechen.

Beispiele aus dem letzten Jahr

Ich war letztes Jahr bei einer Verkehrsschau in Fischbachtal unterwegs. Dass Fischbachtal diverse Ortsteile auf den Höhen rund um Niedernhausen hat, wusste ich ja schon vorher. Aber dass es so auf und ab geht, hat mich echt überrascht.

Ähnliches Erlebnis in Otzberg. Da geht es runter bis nach Schloss Nauses und fast bis nach Höchst. Das wusste ich vorher auch noch nicht.

Generell muss ich sagen: Man lernt seine Umgebung kennen. Welche Ortsteile gehören zu welcher Kommune? Wie kommt man da hin? Geht das auch mit dem Fahrrad?

Wer vertritt den ADFC bei Verkehrsschauen?

In den letzten Jahren haben in der Regel Xavier Marc und Klaus Görgen den ADFC bei den Verkehrsschauen vertreten. Den einen oder anderen Termin haben auch Roland Gürtler und Joachim Ackermann wahrgenommen. Da jedes Mal dieselben Vertreter der jeweiligen Behörden an der Rundfahrt teilnehmen, lernt man sich über die Jahre kennen. Dadurch ergibt sich ein nahezu vertrauter Umgangston, der es auch erlaubt, einfach mal ein Thema neu anzusprechen. Wir haben festgestellt, je weniger stur der ADFC auftritt, desto mehr lässt sich für den Radverkehr erreichen.

Je ortskundiger der ADFC-Vertreter ist, desto eher kann er im Vorfeld Vorschläge über zu besuchende Stellen machen oder im laufenden Gespräch seine Beobachtungen einbringen. Deshalb laden wir auch ausdrücklich dazu ein, dass der oder die eine oder andere von euch sich als Teilnehmer*in der nächsten Verkehrsschau in seinem Heimatort anbietet oder uns die kritischen Stellen zu melden. Euer Angebot nehmen wir gerne als Mail an vorstand@adfc.darmstadt.de entgegen.

Klaus Görgen

Der Junge ADFC

Junge Menschen fühlen sich von anderen jungen Menschen angesprochen



Foto: ADFC

So sieht Zukunft aus! Mitglieder des Jungen ADFC 2023 beim ADFC-Kongress im September 2023.

Der ADFC unterliegt weitläufig dem Klischee, dass die Altersstruktur bei den Ehrenamtlichen eher in den höheren Semestern angesiedelt ist: Typischerweise die Senioren, die zu ihren Radtouren aufbrechen. Hier war Oliver Martini (25 J. jung) aus Dreieich schnell klar, dass es etwas Anderes braucht. Aber eine solche Initiative alleine auf die Beine stellen? Das wollte er nicht allein angehen, sondern hat beim Bundesverband Unterstützung gefunden.

Kettenblatt: Wie kam es zur Idee eines „Jungen ADFC“?

Oliver Martini: Es gab einen neuen Auftrag aus dem Bund-Länder-Rat des ADFC, nachdem es bereits eine AG Junge Menschen gegeben hatte. In dieser AG wurde ein Papier erstellt und damit war das Ziel der AG erreicht. Sie löste sich auf. Das Papier ist in der Schublade verschwunden.

Welche Ziele habt ihr euch gesteckt?

Ein paar Ziele wurden zentral festgelegt und waren sehr allgemein gehalten, zum Beispiel, wie gehen wir das Thema AG Junge Menschen an, oder das Erarbeiten von Maßnahmen für die strukturelle Förderung von jungen Menschen im ADFC. Jetzt, wo wir uns konstituiert haben, schmücken wir das weiter aus.

Was braucht der Junge ADFC, um weiter zu wachsen?

In erster Linie Menschen, die den Jungen ADFC unterstützen, ihn in den Gliederungen bekannt machen und die offen für strukturelle Veränderungen sind. Und andererseits junge Menschen, die das Ganze voranbringen. Wenig überraschend fühlen sich junge Menschen von anderen jungen Menschen eher angesprochen.

Was bedeutet das auf Ortsverbandsebene?

Im Optimalfall hat man bereits eine junge Person im Ortsverband. Dazu haben wir eine Handreichung erstellt, z. B. wenn diese junge Person vor Ort einen Jungen ADFC gründen möchte. Der Ortsverband kann den jungen Menschen mit Technik und Knowhow unterstützen, damit das wachsen kann.

Wie bist Du auf den ADFC aufmerksam geworden?

Tatsächlich war unser ADFC zu der Zeit medial sehr aktiv aufgrund der Diskussion um den Radschnellweg. Außerdem gab es die Aktion „Lichtlos radeln ist riskant“. Plakate mit einem Scheinwerfer und dem Spruch wurden neben Schulen aufgehängt. So

bin ich auf den ADFC aufmerksam geworden. Zusätzlich war der ADFC wegen weiterer Aktivitäten in der Zeitung. Vielleicht untypisch für mein Alter, habe ich zu dem Zeitpunkt viel Zeitung gelesen. (lacht)

Wie bist du zu deinem ADFC-Engagement gekommen (sogar in den Vorstand)?

Weil ich etwas Sinnvolles machen wollte, mitgestalten wollte. Ich wollte gerne politisch aktiv werden und habe mir gedacht, da kann ich ganz konkret etwas umsetzen.

Merkst du einen Einfluss der starken Fahrradlobby aus Frankfurt und Darmstadt?

Was man natürlich merkt, wir haben den Radschnellweg Frankfurt-Darmstadt. Er hat uns die letzten Jahre gut beschäftigt. Ansonsten merkt man, dass im Rhein-Main-Gebiet eine eigene Dynamik ist, weil wir vom ADFC hier deutlich dichter vertreten sind. Zum Beispiel ist der ADFC in der Presse und der Öffentlichkeit sehr bekannt. Aber ehrlich gesagt hat die politische Arbeit in Frankfurt oder Darmstadt ansonsten keinen Einfluss auf Dreieich. Dafür sind wir vom Ortsverband Dreieich ja da.

Ist sich die Politik in Dreieich bewusst über die Aktivitäten in den beiden Nachbarstädten?

Leider nein. Wir haben eine Koalition aus CDU, SPD und Freien Wählern, also schön konservativ. Wahrscheinlich spielt das Thema Radverkehr eine größere Rolle als in der Fläche. Allerdings wird von der CDU Klientelpolitik betrieben. Es wird eine weitere Fahrradstraße in Dreieich geben, das ist aber die einzige Sache, die die SPD im Koalitionsvertrag einbringen konnte. Wir hatten im Sommer eine Art Fahrradverkehrskonzept „light“ beschließen wollen. Bei dem zuständigen Ausschuss wurde aus dem Beschluss eine Kenntnisnahme.

Was braucht es, um sich als junger Mensch beim ADFC zu engagieren?

Ich denke, dass sind vor allem andere junge Menschen, wie bereits gesagt. Und man braucht Durchhaltewillen, ein bisschen Beharrlichkeit.

Gegenüber den Alteingesessenen?

Ja, genau. Ich wurde in Dreieich sehr herzlich empfangen und es war alles positiv. Trotzdem braucht man schon Beharrlichkeit für seine Ideen und gegenüber den erfahreneren Mitgliedern.

Vielen Dank für das Gespräch!

Das Interview führte Silke Westermeier.

Über den Jungen ADFC

Wir sind eine Gruppe radbegeisterter junger Menschen aus ganz Deutschland. Wir entwickeln zielgruppengerechte Materialien zur Öffentlichkeitsarbeit und arbeiten an nichts Geringerem als der Gründung eines „Jungen ADFC“ auf Bundesebene.

Wir suchen Mitstreiter*innen zwischen ca. 16 und 27 Jahren, die sich mit uns für einen besseren Radverkehr und die Verkehrswende engagieren möchten. Interessiert?

Dann schreibe eine Mail an junger@adfc-hessen.de

Halbzeit für den Landesvorstand des ADFC Hessen

Im März 2023 hat die Delegiertenversammlung des ADFC Hessen mit Ansgar Hegerfeld einen neuen Landesvorsitzenden und außerdem einen neuen Landesvorstand gewählt. Das Besondere: Der Vorstand ist erstmals paritätisch besetzt und fünf der acht Vorstandsmitglieder kamen neu ins Amt. Grund genug für uns, dem Vorstand folgende Frage zu stellen: Was bewegt dich im Landesvorstand am meisten, was sind deine Themen? Die Antworten zeigen: Der neue Landesvorstand ist vielfältig aufgestellt. Gut so, finden wir.

Bertram Giebeler

Mein Ressort im Landesvorstand ist das Thema Radtourismus. Dies hat im ADFC immer zwei Ebenen: die Tourismuspolitik im Sinne von Radwege-Infrastruktur, Qualitätszertifikaten, multimodaler Verknüpfung, Information für Radtouristen analog und digital. Hier ist der ADFC als Verband Experte Nr. 1 in Deutschland, und ich habe persönlich auch Erfahrung mit diesem Thema aufgrund meiner Tätigkeit mit eben diesem Ressort im Bundesvorstand 2006 – 2012. Die zweite Ebene ist die des ADFC als Anbieter von Radtouren und Radreisen. Auch hier gibt mir die Leitung von über 50 ADFC-Radreisen im In- und Ausland genug Erfahrung, um in allen diesbezüglichen Themen ein Wörtchen mitreden zu können.

Außerdem springe ich als Allrounder oft themenunabhängig in Sachen Organisation und Terminwahrnehmung ein. Wer 11 Jahre lang im ADFC eine hauptamtliche Funktion bekleiden durfte, für den ist es Zeit, dem Verband dafür ehrenamtlich etwas zurückzugeben.

Ansgar Hegerfeld (Landesvorsitzender seit 2023):

Mein Schwerpunkt ist die Verkehrspolitik. Unsere gewählten Vertreterinnen und Vertreter brauchen leider viel Druck von außen, damit der Radverkehr nicht unter die Räder gerät und die Menschen in Hessen endlich frei ihr Verkehrsmittel wählen können. Dazu gehört für mich, neben Gesprächen hinter verschlossenen Türen auch eine deutliche Kommunikation unserer Standpunkte nach außen.

Zusätzlich zu dieser Lobbyarbeit versuche ich Bereiche zu finden, in denen wir als Verband, z.B. mit IT-Infrastruktur Zeit und Arbeit sparen können. Wo immer möglich sollen davon nicht nur der Landesverband, sondern auch die Kreisverbände und Ortsgruppen profitieren.

Eva Henniges

Mein Schwerpunkt ist das Radfahren im Alltag. Das Unspektakuläre als spektakuläres Ziel und Vision; im fairen Mobilitätsmix der diversen Gesellschaft auf sicheren Wegen. Wo habe ich Einfluss, welche Kontakte sind förderlich, wie kann ich aus der Rolle heraus wirksamer sein und werden? Digital, analog, lernend und unbedingt in konstruktiver Vernetzung. Dafür stehe ich, daran arbeite ich.

Helga Hofmann (stellv. Landesvorsitzende seit 2023)

Als Newbie im Landesvorstand und dann gleich noch in der Rolle der stellvertretenden Landesvorsitzenden habe ich mich zunächst einmal in die Rolle der Lernenden begeben. Man braucht eine gewisse Zeit zum Reinkommen. Inzwischen habe ich den ADFC einige Male in der Öffentlichkeit vertreten, z. B. bei



Foto: Torsten Willner

Der Landesvorstand v.li.n.re: Sigrid Hubert, Silke Westermeier, Bertram Giebeler, Xavier Marc, Eva Henniges, Ansgar Hegerfeld, Paul van de Wiel und Helga Hofmann

Pressekonferenzen. Meine Themen sind v.a.: Wie können wir als ADFC bunter und diverser werden? Deshalb engagiere ich mich u. a. im Frauennetzwerk. Außerdem beschäftigt mich das TourGuide-Thema. Ich möchte dazu beitragen, dass weiterhin viele Menschen bereit sind, für den ADFC Radtouren anzubieten. Denn es ist schon ein wunderbares Gefühl, Menschen aufs Rad zu bringen. Daran arbeite ich mit, im Landesvorstand, als Tourguide und als TourGuide-Trainerin.

Sigrid Hubert

Meine Arbeitsschwerpunkte liegen hier auf den Themen Fahrradcodierung, der Erstellung der neuen Webseite und neuerdings dem Thema Radfahrkurse für Erwachsene.

Hessen ist eine Codier-Hochburg, diesen Stand möchte ich gerne festigen und erweitern.

Von großer Bedeutung ist auch die Neugestaltung der ADFC Hessen-Webseite. Das kostet allerdings viel Zeit und bis zur Veröffentlichung wird es wohl leider noch ein wenig dauern.

Ein großes Augenmerk lege ich zudem auf das Thema Radfahrkurse für Erwachsene. Die Nachfrage nach solchen Trainings ist stark angestiegen und was liegt da näher, als dass wir als ADFC dafür ein attraktives Kursangebot aufbauen.

Von Anfang an habe ich den Landesvorstand in seiner neuen Besetzung als kompetentes und sehr engagiertes Team wahrgenommen, was mich sehr motiviert.

Xavier Marc

Ich bin seit 2003 für den ADFC in meinem Wohnort (Seeheim-Jugenheim) aktiv und seit 2015 Mitglied des Vorstands des ADFC Darmstadt-Dieburg. Im März 2020 wurde ich in den Landesvorstand und bereits ein Jahr später für zwei Jahre zum Landesvorsitzenden gewählt. Heute bin ich weiterhin Mitglied des Landesvorstands und beschäftige mich schwerpunktmäßig mit den Finanzen und dem Personalwesen des Landesverbands sowie mit verkehrspolitischen Themen mit besonderem Fokus auf

den ländlichen Raum und den Schulverkehr. Ich vertrete den Landesverband im Bund-Länder-Rat des ADFC und auf der Gesellschafterversammlung der ADFC Bett+Bike Service GmbH. Daran ist der Landesverband Hessen zusammen mit 13 weiteren ADFC Landesverbänden und dem ADFC auf Bundesebene beteiligt. Außerdem bin ich seit 2021 regelmäßig Delegierter des Landesverbands zur Bundeshauptversammlung gewesen.

Paul van de Wiel

Ich bin seit 5 Jahren im Landesvorstand und setze meine Schwerpunkte vor allem in der Verkehrspolitik. In meiner Rolle als Vorstandsmitglied vertrete ich den ADFC Hessen u. a. bei der HAGE, der hessischen Arbeitsgemeinschaft für Gesundheitsför-

derung e.V., im ADFC-Beirat, im Fahrgastbeirat des RMV und bei der Verbraucherzentrale.

Silke Westermeier

Im Landesvorstand habe ich das Familiennetzwerk mit initiiert und kümmere mich um alle Themen rund um Rad und Familie. Außerdem gebe ich Starthilfe für unseren Nachwuchs beim „Junger ADFC Hessen“. Hier können sich alle zwischen 16 und 27 engagieren und miteinander vernetzen. In der Arbeitsgruppe zum Umgang mit rechtsextremen Parteien erarbeiten wir Empfehlungen für den Bundesverband, die in ihrer finalen Ausfertigung allen Gliederungen zur Verfügung gestellt werden.

Zweite EUROBIKE City Parade in Frankfurt/Main: "Alle fahren Rad"

Mit Zubringertouren ab Heppenheim und Darmstadt



Foto: Torsten Willner

Besonderer Hingucker bei der ECP 2023 waren die Stelzenläufer der antagon theaterAKTION.

Am Sonntag, 30.06.2024, ist es soweit: Die zweite EUROBIKE City Parade soll in Frankfurt/Main als Auftakt für die Fahrradmesse EUROBIKE Anfang Juli stattfinden! In der Frankfurter Innenstadt werden dann Straßen für Radelnde freigehalten. Etwa zwei Stunden lang gibt es die Gelegenheit, die Frankfurter City autofrei zu genießen, an den Sehenswürdigkeiten vorbei zu radeln und Gleichgesinnte aller Altersklassen mit den unterschiedlichsten Rädern zu treffen.

Besonders interessant: 2024 legen die Veranstalter Wert darauf, die Tour so zu gestalten, dass auch Kinder und Menschen mit Handicap auf ihren Rädern mitfahren können. Auch der Fahrrad-DJ Dom Whiting soll mit seiner Musikanlage wieder dabei sein.

Treffpunkt für die EUROBIKE City Parade – kurz ECP – ist ab 13 Uhr am Vorplatz der Festhalle am Frankfurter Messe-Gelände

(Ludwig-Erhard-Anlage), ca. 1 km nördlich vom Hauptbahnhof.

Die allererste ECP fand am 18.06.2023 bei bestem Sommerwetter statt. Schätzungsweise 1.500 Teilnehmende radelten die etwa 15 km durch die Frankfurter Innenstadt und wurden auch von mehreren als Giraffen in Lebensgröße auftretenden Stelzenläufer*innen der antagon theaterAKTION begleitet. Das seltene sehenswerte Ereignis wurde auch vielfach von teils überraschtem Besucher*innen der Frankfurter Innenstadt bestaunt.

Zubringertouren

In Darmstadt startet eine Zubringertour um 10:15 Uhr am Europaplatz (Hauptbahnhof Westseite). Mehr Infos dazu im Tourenportal: <https://www.adfc-darmstadt.de/tour/2810>

In Heppenheim startet eine Zubringertour um 07:15 Uhr und sammelt weitere Teilnehmer*innen in Bensheim und Zwingenberg ein.

Mehr unter: https://www.adfc-tour.de/zeige_tour.php?id=84730

Solveigh Matthies

Alle fahren Rad, jung und alt, bei der ECP



Foto: Torsten Willner

Quo vadis TourGuide?

Ein Erfahrungsbericht!

Die Verwirrung im ADFC nach den Beschlüssen zur TourGuide-Ausbildung aus 2022 war perfekt, die Lage aktuell ist nicht weniger undurchsichtig. Wie damit umgehen im eigenen Kreisverband?

Für mich persönlich gliederte sich der ADFC immer in zwei Bereiche: den touristischen und den politischen. Beide Bereiche zusammen geben diese spannende Mischung, die unseren Verband belebt.

Persönlich tendiere ich mehr zum Politischen, meine Touren fuhr ich bis dato im Wesentlichen allein oder mit meiner Frau.

Verunsicherung und Verärgerung

Im November 2021 habe ich den Vorsitz des Kreisverbands Limburg-Weilburg übernommen – primär, um die Infrastruktur für Radfahrende – vor allem Alltagspendler*innen – im Kreis zu verbessern. Die Touren im Kreisverband wurden von engagierten Radtourenleitenden durchgeführt, weitestgehend autonom – fast außerhalb meines Sichtfeldes.

Gravierend änderte sich dies nach den Beschlüssen des ADFC-Bund-Länder-Rats 2022 zum System „zertifizierter TourGuide“. Ab 2027 sollten nur noch solche Touren als ADFC-Touren veröffentlicht werden dürfen, die von zertifizierten TourGuides angeboten würden. Unsere Radtourenleitenden reagierten mit Verärgerung. Sie vermuteten darin eine latente Unfähigkeitsunterstellung und sahen sich auch nicht wertgeschätzt in ihrem ehrenamtlichen, teils jahrzehntelangen Engagement.

Die Ausbildung. Ein Selbstversuch

Da ich die Tragweite nicht bewerten konnte, beschloss ich die Ausbildung zum TourGuide selbst zu durchlaufen. Ich wollte genauer erfahren, was es mit der Ausbildung zum zertifizierten TourGuide für die Teilnehmenden, die Radtourenleitenden und den Verein auf sich hat.

So besuchte ich im März 2023 ein TourGuide-Seminar in Leverkusen. Um das alles möglichst neutral zu halten, übernahm ich die Kosten selbst. Was daraus würde, konnte ich vorher nicht einschätzen.

Dort lernte ich engagierte Radtourenleitende und auch solche, die es werden wollten, kennen und – ganz nebenbei – auch noch jede Menge Details zur Radtourenplanung und -leitung, die mir bis dato in dieser Tiefe nicht bekannt waren. Auch den Austausch fand ich ausgesprochen erfrischend und informativ.

Die Verantwortung der Vorstände

Was mich in Leverkusen unerwartet aufhorchen ließ, war weniger die rechtliche Stellung der Radtourenleitung. Vielmehr wurde mir meine eigene Rolle als Vorsitzender bewusster als zuvor.

Unter dem Strich ist es meine Aufgabe, alles Mögliche und Zumutbare zu tun, um den Teilnehmenden eine sichere Radtour zu bieten. Mit der Ausbildung der Radtourenleitenden zu zertifizierten TourGuides kann ich sicherstellen, dass ein gleichbleibend hoher Kompetenzstandard umgesetzt ist. Die Erfahrungen der Radtourenleitenden, ergänzt um die im Seminar vermittelten Inhalte, sind eine ausgezeichnete Mischung, um ADFC-Radtouren aus dem schier unüberschaubaren Wust von Anbietern positiv herauszuheben. Eine solch fundierte und realitätsnahe, gleichzeitig theoretische Inhalte nicht zurückstellende Ausbildung kenne ich persönlich in der Branche nicht.



Foto: Irfan Aksakal, ADFC München

Wer darf beim ADFC Radtouren führen? Eine Diskussion, die den Verband beschäftigt.

Die Konsequenzen

Nichts ist wirklich „sicher“, aber ich möchte gerne das mir Mögliche dazu leisten, Schäden und Unbill vom Verein, der Radtourenleitung und vor allem auch den Teilnehmenden fernzuhalten. Meine Erkenntnisse der Ausbildung haben wir im Kreis der Radtourenleitenden in Limburg-Weilburg erörtert. Wie wäre jetzt die Ausbildung der Radtourenleitenden mit möglichst geringem Aufwand und auch Kosten für den Verein am besten praktisch umzusetzen? Denn die Zeit drängte. Die „Alte Hasen“-Regelung, nach der erfahrene Radtourenleitende eine verkürzte Ausbildung durchlaufen konnten, lief zum 31.12.2023 aus.

Kurzfristig ergab sich für mich die Chance, im Oktober über den ADFC Hessen in Dortmund die Ausbildung zum TourGuide-Trainer zu absolvieren. Mit einer starken Gruppe aus Hessen erlernten wir interessante neue Ansätze in Methodik und Didaktik. So wurde ich zum TourGuide-Trainer.

Direkt im Anschluss richteten wir in Niederbrechen kurzerhand noch im Dezember ein Seminar aus, an dem neben allen Radtourenleitenden aus dem Kreisverband auch Kolleg*innen aus benachbarten Verbänden teilnahmen.

Alle Teilnehmenden empfanden das Seminar und die behandelten Inhalte als Gewinn für Ihre Arbeit als Radtourenleitung. Wir hatten zudem eine gute - wenn auch jahreszeitbedingt sehr frische - Praxistour und Freude am Thema. Alle aktuell im Tourenportal des ADFC eingestellten Touren des ADFC-Kreisverbands Limburg-Weilburg werden seitdem ausnahmslos von zertifizierten TourGuides geleitet.

Der für mich schönste Aspekt an dieser ganzen Geschichte ist, dass dies unabhängig von strukturellem Zwang oder Repressalien „übergeordneter“ Gremien zustande kam. Wir alle haben dabei gewonnen: an Kompetenz, Erfahrung und Miteinander!

Gastbeitrag von Oliver Moschner-Schweder

Oliver Moschner-Schweder ist Vorsitzender im KV Weilburg-Limburg, TourGuide-Trainer, Radfahrlehrer und Mobilitätsberater.

Mehr im Internet: <https://oms-move.de/>

Radreisen in der Pfalz

Mehrtagestouren direkt vor unserer Haustür

Foto: Helga Hofmann



Radfahren in der Pfalz, wo Wein, Kraut und Rüben zuhause sind.

*Gründe gibt es viele, im Nachbarbundesland auf Tour zu gehen. Die Landschaft vom Pfälzerwald bis zum Rhein ist vielfältig, das Klima mild und kulinarische Versuchungen gibt es zahlreiche – man spürt bereits die Nähe zu Frankreich. Auch wer kulturell und historisch interessiert ist, kommt nicht zu kurz. Er*sie findet eine Fülle an Zielen in den vielen alten Ortschaften.*

Im Folgenden stelle ich zwei Radtouren vor, die die Landschaft in den Mittelpunkt rücken und die touristisch bekannten Orte der Weinstraße wie Neustadt oder Bad Dürkheim „links liegen“ lassen. Ich bin die Gesamtstrecke in zwei Etappen gefahren. Sie lassen sich aber ganz einfach zu einer vier- bis fünftägigen Radreise verbinden.

Zwei Tage auf dem Kraut- und-Rüben-Radweg

Auf 140 Kilometern durchstreift man von Bockenheim an der Weinstraße aus eine überraschend abwechslungsreiche Landschaft. Zwar findet man keine bizarren Felsen wie im Pfälzerwald und keine Berge oder großen Flüsse, aber man fährt durch unaufgeregt schönes, altes Bauernland mit vielen kleinen, noch ländlich geprägten Ortschaften. Nicht nur der Wein ist hier zuhause, auch Tabak, Obst, Gemüse sowie natürlich Kraut und Rüben fühlen sich wohl. Das Radeln auf dem Kraut- und Rüben-Radweg ist Entspannung pur.

Von Darmstadt aus schafft man es mit der Bahn (Nahverkehr) und zwei Umstiegen in 2,5 Stunden nach Bockenheim. Von dort bin ich knapp 80 Kilometer bis Schwegenheim gefahren, bevor es am zweiten Tag ins französische Wissembourg weiter ging. Auch wenn auf dieser Tour die ländliche Pfalz im Mittelpunkt steht, den einen oder anderen kurzen Besichtigungsstopp sollte man nicht auslassen. Nach 20 Kilometern lädt z. B. Freinsheim mit seinem hübschen alten Ortskern zum Bummeln ein. Am zweiten Tag habe ich im schönen Wissembourg übernachtet, für das man sich unbedingt etwas mehr Zeit nehmen sollte. Besonders empfehlenswert ist es, die Tour so zu legen, dass man am Freitagabend ankommt. Dann kann man am Samstag den Wochenmarkt „mitnehmen“. Ich komme aus Wissembourg eigentlich nie weg, ohne mir bei „Le goût du terroir“ in der Hauptstraße (für teuer Geld) köstlichsten französischen Käse und in einer der Bäckereien einen „Kougelhopf“ gekauft zu haben.

Strecke: 143 km, 540 Höhenmeter, meist auf Wirtschaftswegen
Übernachtung: Hotel Schwegenheimer Hof (Schwegenheim),

Bed and Breakfast „Aux Vignes“ (Wissembourg“)

Zwei Tage von Wissembourg bis Worms

Einige Monate später war ich erneut in Wissembourg. Von Darmstadt aus kann man ganz einfach mit der Bahn in ca. drei Stunden anreisen oder sich dem hübschen Städtchen durch die Weinberge von Norden (z.B. Landau) nähern. Ich habe mich für diese Variante entschieden und war wieder einmal beeindruckt, wie abwechslungsreich die Pfalz ist.

Die Strecke von Wissembourg ostwärts bis an den Rhein ist fahradtechnisch keine Herausforderung. Auf flachen, weitestgehend autofreien Wegen radelt man knapp 30 km auf dem „Pamina-Radweg Lautertal“ bis Neuburg am Rhein. Bevor man dort auf die Eurovelo 15, dem Rheinradweg, nach Norden einbiegt, sollte man aber unbedingt noch einmal französisches Flair genießen. Das heißt: In Lauterbourg kurz abbiegen und sich in der Ortsmitte in einem der beiden Cafés einen Milchkaffee und ein Éclair gönnen.

Am Rhein angekommen, hat man dann endgültig die ruhige Idylle des Pfälzer Bauernlands hinter sich gelassen. Es soll nicht verschwiegen werden, dass man auch das eine oder andere Gewerbegebiet durchqueren muss. Man ist eben an einem großen europäischen Strom mit entsprechender Wirtschaftskraft unterwegs. Erfreulicherweise fährt man aber auch kilometerlang auf dem Rheinhauptdamm an Altrheinarmen und Auenwäldern vorbei. Auch wenn viel gegen die Plagegeister unternommen wird, ein Mückenspray schadet hier während der „Saison“ sicher nicht.

Übernachtet habe ich nach knapp 70 Kilometern im eher beschaulichen Germersheim: Ehemalige Festungsstadt, Hochschulstandort, ein nettes Provinzstädtchen. Am Tag drauf ging es weiter - durch Speyer und an Ludwigshafen vorbei. Die rauchenden Schloten sind zwar eine ganze Weile am Horizont sichtbar, der Rheinradweg meidet aber Ludwigshafen selbst und schlängelt sich durch verschiedene Stadtteile der Industriestadt. Nach gut 70 km endete die Tour in Worms, von wo man über Mainz gut mit der Bahn nach Darmstadt zurückkommt.

Strecke: 141 km, 210 Höhenmeter, überwiegend auf Fahrradwegen, Nebenstraßen oder Wirtschaftswegen
Übernachtung: „Quartier 8“ (Germersheim)

Helga Hofmann

Inflabi. Der aufblasbare Fahrradhelm

Interview mit einem Darmstädter Start-up

Mit der Vorstellung von Inflabi setzen wir unsere Serie zu Unternehmen der Fahrradbranche im Rhein-Main-Gebiet fort. Dieses Mal geht es um Inflabi, ein junges Darmstädter Start-up, das den Fahrradhelmmarkt revolutionieren möchte.

Inflabi erfüllt alle Anforderungen an ein Start-up: kürzlich gegründet, junges und kleines Team und ein Produkt, das es bislang auf dem Markt nicht gibt. Wir wollten mehr wissen und haben uns mit Julian Wiebke, einem der Gründer, sowie Camila Infante Maxaieie und Carolin Leissner unterhalten.

Magazin Kettenblatt: Wie seid ihr auf die Idee gekommen?

Julian: Zwei unserer Gründer, Max und Jonas, haben sich schon im Studium mit dem Thema Helm auseinandergesetzt. Sie sind selbst Radfahrer und haben sich gefragt, warum so viele zwar ganz selbstverständlich auf dem Rennrad oder dem Mountainbike einen Helm tragen, aber nicht im Alltag. Die Antwort: Weil der Helm im Alltag sperrig ist und weil er kein gutes Image hat. Wir haben dann angefangen, das Thema „Helm“ anders zu denken und sind so auf die Idee mit den Luftpolstern gekommen.

Wer steckt hinter Inflabi?

Julian: Wir sind inzwischen zu zehnt im Team, interdisziplinär aufgestellt und bringen ganz unterschiedliche Kompetenzen mit. Einige haben Industriedesign studiert, andere Maschinenbau, BWL, Online-Kommunikation, Entrepreneurship oder Medizintechnik. Wir sind sehr gut mit den verschiedenen Hochschulen im Rhein-Main-Gebiet vernetzt. Ein gutes Netzwerk ist ausgesprochen wichtig für ein junges Unternehmen wie unseres.

Welche Vorteile hat der Inflabi-Helm?

Carolin: Ein großer Vorteil ist, dass man bei unserem Helm einfach die Luft rauslässt und ihn dann klein zusammenpacken kann. Vor der nächsten Fahrt wird er dann mit zwei Bar wieder aufgepumpt. Zur Kontrolle hat die Inflabi-Pumpe ein eingebautes Manometer. Unser Helm ist nach einer Kollision wiederverwendbar, während man einen herkömmlichen Helm nach einem Sturz entsorgen sollte. Bei Inflabi gilt: Solange der Helm die Luft hält, ist er sicher. Und er ist mit nicht mal 300 Gramm sehr leicht.

Wo steht der Helm in Puncto Sicherheit?

Carolin: Wir untersuchen natürlich, welche Beschleunigungskräfte bei einem Sturz auf den Kopf einwirken. Dadurch wissen wir, dass unser Helm bis zu viermal sicherer ist, als es die europäischen EN1078-Standards vorgeben. Sicherheit ist bei der Entwicklung und Weiterentwicklung unseres Produkts ganz zentral.

Sicherheit ist das eine, aber wie sehr schwitzt man unter eurem Helm?

Julian: Derzeit gibt es keine Belüftung, wie man es z. B. von einem Rennradhelm kennt. Mit der ersten Generation unseres Helms wollen wir primär urbane Stadtradler*innen, die weniger hohe Anforderungen stellen, ansprechen. Für die weitere Entwicklung ist Belüftung jedoch ein Thema.

Wie bekommt ihr eure Idee finanziert?

Da wir von der Hochschule kommen, hatten wir das große Glück, anfangs Stipendien und aufgrund des innovativen Ansatzes mit den Luftpolstern auch Fördergelder zu erhalten. Als nächstes haben wir eine Crowdfunding-Kampagne durchgeführt, um eine



Foto: Inflabi GmbH

Leicht und stylish, der neue Inflabi-Helm

erste Produktionsserie realisieren zu können. Außerdem sind wir im Moment dabei, uns nach Investoren umzusehen. Mehr Geschwindigkeit bei der Produktion, Größe und Wachstum, aber auch Know-how, das versprechen wir uns von der Zusammenarbeit mit dem einen oder anderen Investor.

Kosten: Ab wann gibt es euren Helm zu kaufen?

Camila: Der Preis liegt derzeit bei 149,- Euro. Man kann ihn jetzt bereits über unsere Website (<https://inflabi.com/de>) vorbestellen und wird ihn dann voraussichtlich im Spätsommer erhalten. Zuerst werden die beliefert, die unsere Crowdfunding-Kampagne unterstützt haben, danach der andere Interessent*innen.

Wie nachhaltig ist ein Inflabi-Helm?

Julian: Da unsere Bestellmengen noch sehr gering sind, können wir in der Produktion noch keine Vorgaben in Bezug auf die Nachhaltigkeit machen. Das werden wir erst mit höheren Stückzahlen ändern können. Dennoch dürften wir im Vergleich mit einem Helm aus Hartschaumstoff (EPS) auch jetzt schon ganz gut abschneiden. Die Produktion des EPS-Schaums ist kein sehr ökologischer Prozess ist. Nachhaltigkeit ist Teil unserer DNA und wir haben hier noch viele Ideen, z. B. Recycling, ein Reparaturkit mit Flickern wie beim Schlauchboot usw. Zu unserem Nachhaltigkeitsanspruch gehört auch, dass wir in Deutschland produzieren werden.

Ausblick: Wo soll die Reise hingehen?

Julian: Wir haben eine große Vision. Wir wollen das Thema Sicherheit neu denken, dem Helm aber auch ein neues Image geben. Das heißt, wir wollen Sicherheit UND Lifestyle miteinander verbinden. Es soll cool sein, einen Helm zu tragen. Dazu gehört auch die Individualisierung, z. B. ein Fahrradhelm in deiner Lieblingsfarbe. Menschen sind in ihrem Nutzungsverhalten und in ihrem Outfit sehr unterschiedlich. Diese Ansprüche auf das Thema Fahrradhelm zu übertragen, das ist unser Ziel.

Carolin, Camila, Julian, wir wünschen euch viel Erfolg und freuen uns auf viele Inflabi-Helme aus der Darmstädter Waldkolonie.

Das Interview führte Helga Hofmann.

Verkehrspädagogik beim ADFC Rhein-Neckar

Die Geschichte einer Entwicklung

Foto: ADFC Rhein-Neckar



Die Verkehrswende fängt im Kopf an und ist ganz besonders von positiven Erfahrungen abhängig. Das alte Sprichwort "Was Hänschen nicht lernt, lernt Hans nimmer mehr!" ist eines der Leitmotive für unsere Arbeit in der Abteilung Verkehrspädagogik des ADFC Rhein-Neckar.

Die verkehrspädagogische Arbeit des ADFC Rhein-Neckar hat fünf Schwerpunkte.

1. Verkehrssicherheit
2. Bewegungssicherheit und Spaß an Bewegung
3. Bewusstseinsentwicklung
4. Soziales Engagement
5. Lust auf Radfahren

Diese Schwerpunkte finden sich in den verschiedenen altersgerechten Bausteinen wieder.

Als der ADFC vor ca. 20 Jahren mit der verbandlichen Jugendarbeit anfang, tauchte immer mal wieder die Frage auf, ob nicht ein Engagement an Schulen vorstellbar sei. Den Ausschlag gab eines Tages ein Elternabend, als die Tochter von Michael Fröhlich (dem heutigen Leiter der Abteilung) in der 4. Klasse war. Die Klassenlehrerin fragte die Eltern, wer ein Auto mit Anhängerkupplung hätte, da sie einen Fahrradprojekttag plane und dazu den Fahrradparcours des ADAC ausleihen wolle. Dies verleitete Michael Fröhlich zu dem Kommentar: „Sie gehen doch auch nicht zum Metzger, wenn Sie eine Sahnetorte wollen!“ Er bot einen Projekttag des ADFC an. Der Erfolg war durchschlagend. Bis heute – 20 Jahre später – wird dieser Tag an der Schule durchgeführt und wurde so zur Keimzelle unseres verkehrspädagogischen Engagements.

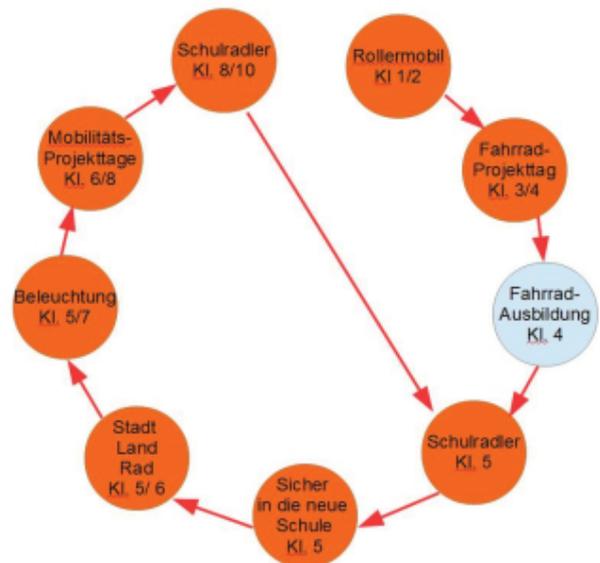
Über die nächsten drei Jahre kamen immer mehr Bausteine dazu. Wir begannen für weiterführende Schulen Projekte zu entwickeln. So kam es zu den ersten Beleuchtungsaktionen an Schulen, in denen wir mit Hilfe des Dunkeltunnels (eine Entwicklung der Pädagogischen Schule Heidelberg) den Kindern zeigten, wie sie im Dunkeln wahrgenommen werden. Als nächstes entwickelte sich unser Projekt „Verkehrsdetektive“, in dem sich die Achtklässler einen Unterrichtstag lang mit dem Thema Rücksicht im Straßenverkehr auseinandersetzen. So wurden aus dem einen Projekttag 2004 bis 2009 etwa 20 pro Jahr, die wir neben unserer beruflichen Tätigkeit durchführten. Das war bei den Akteuren so nicht mehr stemmbar und es entstand die Überlegung, diese Arbeit auf hauptamtliche Beine zu stellen. Ab 2009 wurde

dann mit Unterstützung eines Bundestagsabgeordneten intensiv nach Möglichkeiten der Finanzierung gesucht und ab August 2011 war es so weit. Der Start der Verkehrspädagogik auf hauptamtlicher Ebene war geschafft. Nun nahm die Entwicklung richtig Fahrt auf. Innerhalb der nächsten fünf Jahre wurden aus 20 circa 100 Projekttag pro Jahr und die Bausteine verdoppelten sich. Zusätzlich kamen dann immer noch Anfragen zur Mitarbeit bei einzelnen Veranstaltungen dazu. So ging die Entwicklung weiter und bis 2019 nahm die Zahl der Projekttag und zusätzlichen Veranstaltungen stetig zu. 2020 kam die Pandemie und die Schulen wurden geschlossen. Erste Befürchtungen nach einem Zusammenbruch unserer Arbeit bestätigten sich jedoch glücklicherweise nicht. Im Gegenteil: Die Anfragen wurden immer mehr und die Projektideen immer reichhaltiger. Im Jahr 2022 fanden rund 360 Veranstaltungen in Kitas und Schulen statt.

Die verschiedenen Angebote richten sich an Kinder und Jugendliche aus der Kita bis zur 10. Klasse.

In der Abteilung Verkehrspädagogik bietet sich immer wieder die Möglichkeit einer Hospitation in den verschiedenen Bausteinen. Interessenten wenden sich an verkehrspaedagogik-hd@adfc-bw.de

Michael Fröhlich, ADFC Rhein-Neckar



Grafik: ADFC Rhein-Neckar

Stadtradeln, Schulradeln, Schulkorso 2024

Diese Aktionen zeigen die Bedeutung des Radverkehrs. Wer macht mit und wer hilft?

Schulkorso in Darmstadt

Als Auftakt zum Stadtradeln veranstaltet die Stadt Darmstadt am 14. Juni 2024 um 10 Uhr einen Schulkorso in Begleitung des ADFC Darmstadt-Dieburg. Dazu können sich Schulklassen mit ihren Lehrer*innen anmelden. Näheres im Internet unter <https://www.adfc-darmstadt.de/neuigkeit/2804>.

Stadtradeln

Für diese Kampagne des Klima-Bündnisses bestimmen teilnehmende Kommunen einen Aktionszeitraum von jeweils drei Wochen. Radfahrer*innen organisieren sich dazu in Teams und erfassen die Gesamtkilometer, die sie im Aktionszeitraum mit dem Fahrrad zurücklegen. So entsteht ein Wettbewerb, bei dem die Freude am Radfahren im Vordergrund steht, nicht Gewinner oder Verlierer. Es gibt keine Schiedsrichter, es wird nicht zwischen E-Bikes und Bio-Bikes unterschieden und es treten so verschiedene Teams wie Darmstadt gegen Roßdorf oder ADFC gegen TU Darmstadt an.

ADFC-Team beim Stadtradeln Darmstadt

Das Darmstädter Stadtradeln findet vom 14. Juni bis 4. Juli statt. Wir haben das Team ADFC-Darmstadt-Dieburg bereits angemeldet. Egal ob Sie in Darmstadt oder im Landkreis wohnen, egal ob Sie zu Hause oder im Urlaub Rad fahren und egal ob Sie Mitglied beim ADFC sind: Machen Sie bei unserem Team mit! Melden Sie sich an unter <https://www.stadtradeln.de/registrieren>, wählen Sie als Kommune Darmstadt aus und als Team ADFC

Darmstadt-Dieburg.

Schulradeln

Schul-Teams haben beim Stadtradeln ihren eigenen Wettbewerb, um die Schule mit den meisten Radkilometern zu ermitteln. Sogar in der Gesamtwertung des Stadtradelns belegten 2023 die Lichtenbergschule Platz 3 und das Ludwig-Georgs-Gymnasium Platz 2. Sie wurden nur vom viel größeren Team der TU Darmstadt übertroffen.

Stadtradeln im Landkreis Darmstadt-Dieburg

Fest steht bereits der Termin für Roßdorf: 7. bis 27. September. Weitere Termine veröffentlichen wir auf <https://www.adfc-darmstadt.de>, sobald sie bekannt sind.

Annelie von Arnim

Liebe Leserinnen und Leser,

können Sie uns dabei unterstützen, den Schulkorso auf der 9 Kilometer langen Strecke zu begleiten?

Spezielle Kenntnisse sind dafür nicht erforderlich. Wir brauchen mindestens 30 Helferinnen und Helfer. Bitte machen Sie mit! Informieren Sie uns vorher per Mail an skorso@adfc-darmstadt.de. Nachfragen beantworten wir gern.

Anschluss gesucht?

Gleichzeitig für Vorderrad und Rahmen bietet der funktionsoptimierte Anlehnbügel BETA XXL perfekten Anschluss!

ADFC geprüft und empfohlen!

Fahrradparker BETA XXL:
getestet und zertifiziert
nach DIN 79008
„Stationäre
Fahrradparksysteme“

Waldstraße 2
D-64584 Biebesheim
Tel.: (0 62 58) 55 52-0
E-Mail: info@orion-bausysteme.de

www.orion-bausysteme.de



Tut Darmstadt genug für die Radverkehrssicherheit?

Unfallhäufungsstellen der Stadt und die Tätigkeit der Unfallkommission



Foto: Tim Schwendy

Im Rahmen der Recherche zum **QUALITÄTSCHECK RADVERKEHRSNETZ DARMSTADT – Teil 3** sollten die Unfallzahlen mit denen der Stadt Darmstadt abgeglichen werden. Dazu wurde im Januar 2022 eine Liste über sogenannte Unfallhäufungsstellen bei der Stadt angefragt. Diese ist bis heute nicht veröffentlicht worden. Im Rahmen der Anfrage ist jedoch bekannt geworden, dass die mit der Verkehrssicherheit beauftragte Unfallkommission der Stadt Darmstadt viele Jahre nicht gearbeitet hat, wie es das Land Hessen vorsieht.

Was sind Unfallhäufungsstellen?

In einem Erlass hessischer Ministerien werden die Kriterien definiert, die Stellen im Straßennetz zu Unfallhäufungspunkten machen. Danach sind Unfallhäufungspunkte von der Polizei wie folgt zu ermitteln:

„Eine Unfallhäufung liegt dann vor, wenn sich an Knotenpunkten oder auf Straßenabschnitten von maximal 300 m Länge mindestens fünf Unfälle eines Unfalltyps innerhalb eines Kalenderjahres oder mindestens drei Unfälle mit schwerem Personenschaden innerhalb eines Zeitraums von drei Jahren ereignet haben.“

Diese Stellen soll die sogenannte Unfallkommission ermitteln und für Verbesserungsmaßnahmen sorgen.

Was ist eine Unfallkommission?

Laut der Verwaltungsvorschrift der StVO und Regelungen auf Landesebene ist von kreisfreien Städten eine Unfallkommission einzusetzen. Diese hat laut dem erwähnten Erlass in der Regel zweimal pro Jahr oder häufiger zu tagen. Im Erlass hieß es bis 31.01.2024:

„Die Unfallkommission behandelt ausschließlich Unfallhäufungen. Im Rahmen der örtlichen Untersuchung von Straßenverkehrsunfällen hat sie die Aufgabe, diese zu bewerten und für geeignete Maßnahmen zur Bekämpfung des Unfallgeschehens zu sorgen. (...) Die Umsetzung der Maßnahmen obliegt den jeweilig zuständigen Fachbehörden. Es ist im Protokoll der Beratung zu dokumentieren, welche Stelle für welche Maßnahme verantwortlich ist. (...) Die Tätigkeit der Verkehrsunfallkommission ist durch eine zwischen allen Beteiligten abgestimmte Öffentlichkeitsarbeit bekannt zu machen.“

Die Anfragen zu den Unfallhäufungsstellen wurden bis heute nicht zufriedenstellend beantwortet. Es liegen weder Informationen zu den Unfallhäufungsstellen vor noch Öffentlichkeitsbe-

richte über die Tätigkeit der Unfallkommission. Die Stadt verweist auf die durch die Polizei veröffentlichten Unfallberichte, die jedoch keine Angaben zu Unfallhäufungsstellen enthalten.

Auch ist unklar und widersprüchlich, wann die Kommission überhaupt getagt hat. Die Antworten deuten jedoch darauf hin, dass die Unfallkommission der Stadt Darmstadt in den letzten 10 Jahren nur in 2 bis 3 Jahren getagt hat. Konkrete Angaben fehlen teilweise.

Die oben erwähnten Voraussetzungen, die Straßenstellen zu Unfallhäufungsorten machen, sind so hoch, dass die wenigsten Orte diese Bezeichnung erhalten. D.h., die Liste der Unfallhäufungsstellen müsste recht übersichtlich sein. In der Analyse der Kreuzungen mit Radverkehrsunfällen erhält nach Recherche von Darmstadt fährt Rad nur eine der 114 untersuchten Kreuzungen die Einordnung in eine Unfallhäufungsstelle.

Wenn man sich kaum um die Optimierung der Sicherheit der wenigen Unfallhäufungspunkte gekümmert hat, wie ging man dann erst mit Unfallstellen um, die diese Klassifizierung nicht erreicht haben, die jedoch trotzdem ein hohes Sicherheitsrisiko gerade für Fußgänger* und Radfahrer*innen darstellen?

Gut zu wissen: Ein weiteres städtisches Instrument für die Verkehrssicherheit neben der Unfallkommission sind die Verkehrsschauen. Diese werden alle zwei Jahre durchgeführt. Unterlagen liegen der Öffentlichkeit für die Jahre 2013, 2015 und 2017 vor. Bei diesen Verkehrsschauen werden im Rahmen von Begehungen Maßnahmen vorgeschlagen. Diese beschränken sich jedoch vorrangig auf die Prüfung von Anordnungen im Abgleich mit der aktuellen StVO. Viele Maßnahmen umfassen lediglich einen Austausch von verschlissenen Verkehrszeichen oder sogar die Rücknahme von Verkehrszeichen zum Nachteil von weichen Verkehrsteilnehmern. Bauliche Maßnahmen, die viel effektiver sind (z.B. geschwindigkeitsbeschränkende Maßnahmen) werden selten umgesetzt.

Beispiele für Unfallhäufungsstellen

Viele Beispiele zeigen, dass die Stadt Darmstadt zu wenig für die Radverkehrssicherheit tut. Einige Mängel an Kreuzungen und an Streckenabschnitten wurden im **Qualitätscheck Radverkehrsnetz Darmstadt** benannt, zwei Beispiele von Unfallhäufungspunkten seien hier vorgestellt:

1. Kreuzung Pallaswiesenstr./Im Tiefen See

An dieser Kreuzung passierten zwischen 2016-2020 die meisten Radverkehrsunfälle: Hier wurde seit Jahren keine effektive Maßnahme zur Verbesserung der Sicherheit für Radfahrende umgesetzt. Auf die unsichere Radverkehrsführung inkl. Sichthindernis durch eine Litfaßsäule, konflikthafte Führungen über Bushaltestellen und Führungen über Bordsteinschwellen wurde von Darmstadt fährt Rad schon 2017 hingewiesen.

2. Kreuzung Rheinstraße/Eifelring (südl. Kreuzung)

Die Kreuzung ist ein Unfallhäufungspunkt mit 12 Abbiege- und Einbiege-Unfälle mit Kfz und Radfahrenden zwischen 2016-2019. In der Dreijahresbetrachtung sind 3 Unfälle mit Schwerverletzten geschehen.

Die Sicht auf Radfahrende auf dem Zweirichtungsradweg ist am östlichen Kreuzungspunkt stark durch Büsche eingeschränkt. Die Stadt hat bislang die Fahrbahnmarkierungen aufgefrischt und erst auf Druck der Zivilgesellschaft die Vegetation zurückgeschnitten, dies jedoch unzulänglich.

Verkehrssicherungsmaßnahmen an Unfallstellen beschränken sich meist auf Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörde, d. h. das Prüfen von Verkehrszeichen und Markierungen. Aus der Unfallforschung weiß man, dass bauliche Maßnahmen viel effektiver sind und daher vorrangig eingesetzt werden sollten.

In Verbindung mit schlechter Sicht ist schnelles Fahren gerade an Kreuzungen die häufigste Unfallursache. Die Kreuzung am Eifelring ist aktuell so gestaltet, dass ein schnelles Abbiegen begünstigt wird. An Kurven mit Radien von über 40 m fährt niemand langsam. Dass hier ein Unfallproblem vorliegt, deutet der Schriftzug an der westlichen Kreuzung an: **LANGSAM** steht dort auf der Fahrbahn. Der Schriftzug ist direkt nach einem Tempo 50 Verkehrszeichen angeordnet. Das suggeriert Kfz-Fahrenden, das sei langsam genug. Das ist es jedoch nicht, insbesondere bei vorhandenen querenden Radfahrenden im Zweirichtungsverkehr.

Die Stadt scheut sich häufig, wirklich effektive Maßnahmen



Foto: Tim Schwendy

umzusetzen. Solche Maßnahmen, die dafür sorgen, dass gar nicht erst schnell gefahren werden kann, können sein:

- Verkleinern der Eckradien auf 10-12 m
- Anheben der Fahrbahn: Radwegüberfahrten senken das Unfallrisiko besonders effektiv.
- Herstellen von guten Sichten: regelmäßiger Grünschnitt, Versetzen von Pflanzungen, Einbeziehen des Grünflächenamtes; kein Parken und keine Werbeelemente im Bereich vor Kreuzungen.

Viele solcher Maßnahmen kosten Geld. Jedoch kosten die Folgen von Unfällen der Volkswirtschaft meist ein Vielfaches dessen. Nach dem Qualitätstest Radverkehrsnetz Darmstadt verursachten alle Radverkehrsunfälle in den fünf Jahren 2016-2020 41 Mio. €, alleine am Unfallhäufungspunkt Pallaswiesenstr./Im

Tiefen See 620.000 € volkswirtschaftliche Kosten.

Die an der Verkehrssicherheit beteiligten Behörden sind durch die Verwaltungsvorschrift seit 2021 aufgefordert, das Geld vorrangig in bauliche Maßnahmen zu stecken, bevor die Unfälle passieren. Denn seitdem ist in § 1 der VwV-StVO das Ziel von Null Verkehrstoten und Schwerverletzten (VISION ZERO) als grundsätzliche präventive Aufgabe der Behörden vorgeschrieben.

Beim Umsetzen von effektiven Maßnahmen im Sinne der Vision Zero bräuchte es eine Kommission, die nicht ausschließlich Unfallhäufungsstellen untersucht, sondern bauliche Zustände beseitigt, von denen man weiß, dass sie gefährlich sind. Das sieht auch die Neufassung des oben erwähnten Erlasses so, die das Tätigkeitsfeld für Unfallkommissionen über Unfallhäufungsstellen hinaus erweitert hat.

Nach dem neuen Erlass ist es nun auch möglich, Vertreter einschlägiger Fachverbände der Nahmobilität als beratende Mitglieder in die Unfallkommission aufzunehmen. Wäre das nicht auch ein guter erster Schritt, um die Versäumnisse aus der Vergangenheit bei der Verkehrssicherheit wieder gutzumachen?

Weiterführende Information:

Hessischer Erlass (gültig bis 01-2024): Erfassung und Analyse von Straßenverkehrsunfällen https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/2021-12/uhs-erlass_2009.pdf

Tim Schwendy

Hinweis: Am 1.02.2024 ist ein erneuerter Erlass in Kraft getreten. Darin heißt es zur Öffentlichkeitsarbeit abweichend von der bislang gültigen Fassung: „Die Unfallkommission stimmt sich über ihre gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit ab.“ Öffentlichkeitsarbeit ist damit nicht mehr obligatorisch. Die Öffentlichkeit kann in Hessen künftig somit noch weniger über das Unfallgeschehen informiert werden.

Qualitätscheck Radverkehrsnetz Darmstadt – Teil 3, Kreuzungen: <https://www.darmstadtfaehrtrad.org/?p=4589>

Anfragen über FragDenStaat:

- 26.05.2019: #146277 <https://fragdenstaat.de/anfrage/protokolleergebnisaufgaben-der-letzten-drei-verkehrsschauen-im-stadtgebiet-darmstadt/>
- 06.04.2022: #245721 <https://fragdenstaat.de/anfrage/unfallhaufungsstellen/>
- 10.06.2022: #251122 <https://fragdenstaat.de/anfrage/sitzung-der-letzten-unfallkommission/> inkl. jüngste erneute Anfrage vom 11.03.2024
- 28.06.2023: #282668 <https://fragdenstaat.de/anfrage/dokumentation-unfallkommission-unfallhaufungsstellen/>

Radwegführungen über eine Anrampungen der Fahrbahn, eine sogenannte Radwegüberfahrt sind effektive Maßnahmen gegen Unfälle und steigern zudem die Aufenthaltsqualität.



Grafik: Tim Schwendy

Sicher zu Fuß und auf dem Rad in Darmstadt unterwegs

Was wird getan, um Verkehrsteilnehmende „ohne schützende Hülle“ zu schützen?

Zu Fuß gehen ist die natürlichste und einfachste Mobilitätsform und vor allem für Kinder, Jugendliche und Senioren auch die wichtigste Form und die Basis allen Verkehrs. Selbst wer bevorzugt hinterm Steuer eines Pkw sitzt, beginnt mit einem Fußweg. Manche laufen nur bis zum Fahrzeug oder zur Haltestelle, andere legen mehrere Kilometer am Tag zurück. Radfahren erweitert den Bewegungsradius. Radfahren und Gehen sind umwelt- und klimaschonend, gesund und erhöhen die Lebensqualität für jene, die sich für diese Mobilitätsform entscheiden als auch für die Städte und Dörfer. Nachhaltige Mobilität macht auch Darmstadt lebenswerter.

Laut der aktuellen Verkehrsunfallstatistik (2022) wurden 3.858 Unfälle in Darmstadt erfasst, bei den es zu 77 Schwerverletzten (8 zu Fuß und 27 auf dem Rad) 573 Leichtverletzten (38 zu Fuß und 190 auf dem Rad) kam. Zwei Menschen wurden im Straßenverkehr getötet.

Kinder (0-13 Jahre) & Jugendliche (14-17 Jahre)

33 Kinder und 19 Jugendliche wurden 2022 im Darmstädter Verkehr verletzt.

Junge Menschen (18-24 Jahre)

Ein junger Mensch wurde getötet, es gab 92 Verletzte, davon 42 im Auto, 34 auf dem Rad und 5 zu Fuß.

Über 65-jährige

Ein älterer Jogger wurde getötet, es gab 61 Verletzte, davon 20 im Pkw, 26 auf dem Rad und 10 zu Fuß.



Grafik: Unfallatlas Deutschland (Rad- und Fußverkehr beteiligt)

Zu Fuß und mit dem Rad – aber sicher!

Das Fahrrad ist für viele Wegstrecken in Darmstadt das ideale Verkehrsmittel, fördert die eigene Gesundheit, macht Spaß, ist



Foto: www.pd-f.de / Sebastian Hofer

gelebter Klimaschutz und erhöht die eigene Lebensqualität und die für Darmstadt.

Viele der knapp 30.000 Schülerinnen und Schüler in Darmstadt sind regelmäßig zu Fuß und mit dem Fahrrad unterwegs und genießen diese Freiheit und Selbstständigkeit.

Zu Fuß und mit dem Rad mobil zu sein ist gesund und flächensparsam, aber 2022 in Darmstadt für 264 Menschen verletzungsträchtig. So stark können Warnwesten gar nicht reflektieren und Helme schützen, um eine Kollision gegen die von Menschen gesteuerten Kfz so weit abzumildern, dass die ungeschützten Verkehrsteilnehmenden (engl. vulnerable road user) nicht verletzt oder gar getötet werden.

Die Hälfte der weltweit im Straßenverkehr getöteten Menschen sind jene, die nicht von einer „schützenden Hülle“ umgeben sind. 2022 sind rund 25.800, der knapp 12 Millionen Kinder unter 15 Jahren, im Straßenverkehr zu Schaden gekommen. Knapp 9.000 (34%) saßen im Auto! Das Eltern-Taxi kann also nicht nur für die ungeschützten anderen Menschen, sondern selbst für die im Auto transportierten Kinder zur Gefahr werden! Im Vergleich dazu kam es 2022 zu 222 Radunfälle mit mitfahrenden Kindern. Die knapp 1 Million Lastenräder erfreuen sich nicht nur zunehmender Beliebtheit für Einkauf und den täglichen Transport des Nachwuchses zur Kita, sie sind statistisch betrachtet auch ziemlich sicher.

Die größte und folgenreichste Gefahr geht für den Fuß- und Radverkehr von den rund 49 Millionen Pkw, mit einem Gewicht von durchschnittlich 1,6 Tonnen und einer Motorisierung von 160 PS, aus. Bei den verletzten Kindern, die mit dem Rad (36%) bzw. zu Fuß (22%) unterwegs waren, waren fast immer Menschen am Steuer eines Kfz am Unfall beteiligt.

StVO 3§ (2a) Wer ein Fahrzeug führt, muss sich gegenüber Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.

Kinder lernen mit ihren Eltern und in der Schule die Verkehrsregeln. Das Team der Jugendverkehrsschule Darmstadt übt dies jährlich mit ca. 1.300 Schülerinnen und Schülern.

Warum zahlreiche Erwachsene während der Fahrt zum Handy greifen, den Mindestabstand von 1,50 m beim Überholen von Radfahrenden missachten und Fuß- und Radwegbereiche als „nur mal kurz parken“ Zonen vereinnahmen, lässt sich vermutlich eher mit Rücksichtslosigkeit als durch mangelnde Kenntnis der Regeln erklären.

Neben dem persönlichen Leid für Betroffene, Angehörige, Freunde, Bekannte, Einsatzkräfte, medizinisches Personal beziffert die Bundesanstalt für Straßenwesen die volkswirtschaftlichen Kosten der durch Straßenverkehr verursachten Personenschäden 2022 auf knapp 13 Milliarden Euro.

Menschliches Fehlverhalten war 2022 in 92 % die Ursache aller Unfälle mit Personenschaden. Menschen, die zu Fuß und mit dem Rad unterwegs sind, werden am häufigsten durch Menschen in Kfz verletzt oder gar getötet, die Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren machen. Laut statistischem Bundesamt lag 2022 bei Unfällen mit Personenschaden zwischen Pkw und Fahrrädern die Hauptschuld zu etwa 75 % bei den Pkw-Fahrenden.

Vision Zero, damit immer alle sicher ankommen. Keine Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr ist das Ziel.

Jörn Strüber

Heinerbike - lieber kostenfrei ausleihen statt zu klauen

Mit dem Projekt Heinerbike des VCD Darmstadt-Dieburg e.V. hat Darmstadt eine innovative Antwort auf urbane Mobilitäts Herausforderungen gefunden: Mit Lastenrädern zum Nulltarif setzt der VCD Darmstadt-Dieburg e.V. auf Sharing und Nachhaltigkeit und der Förderung des Gemeingutgedanken. Heinerbike ermöglicht eine attraktive, alltagstaugliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr und bringt so nachhaltige Mobilität und die Verkehrswende aber auch einen demokratischen, verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen voran.

Be gentle- it's a free rental - wie gut funktioniert das?

Die weit überwiegende Zahl der Heinerbikenuzenden geht pfleglich mit den wunderbaren Fahrzeugen mit den wunderbaren Namen um. Das freut uns. Und für jene, die sich nicht an die Regeln halten, bei denen selbst direkte Kommunikation erfolglos bleibt, haben wir auch Lösungen. So sind die Heinerbikes mit dem GPS-Trackingsystem des Darmstädter Unternehmen IoT Venture ausgerüstet. Das zahlte sich aus, als eines der Heinerbikes plötzlich eines der jährlich rund 600.000 in Deutschland entwendeten Rädern wurde.

"Unsere GPS-Tracker sind eine simple, aber wirkungsvolle Lösung", sagt Thomas Ullmann, COO bei IoT Venture. „Unsere Technologie und unser internes Bike Hunter Team ermöglicht es, gestohlene Räder schnell wiederzufinden.“ Erst kürzlich kam es zum Ernstfall: Das Heinerbike die ‚Herrngarten-Hummel‘ wurde von Dieben entwendet, konnte aber durch das schnelle Handeln von IT'S MY BIKE und der Polizei in wenigen Stunden zurückerobert werden.

Das Bike Hunter Team von IT'S MY BIKE steht für schnelle Reaktionen. „Sobald wir den Diebstahl registriert hatten, haben wir gehandelt und das Signal des Bikes verfolgt“, berichtet Aimé Luganywa, der den Fall als Bike Hunter betreute.

Die Zusammenarbeit mit dem IT'S MY BIKE, der Darmstädter Polizei, dem Mobilitätsamt der Stadt und intern hat hervorragend geklappt und die Herrngarten-Hummel kann wieder kostenfrei ausgeliehen werden.

IT'S MY BIKE von IoT Venture

Seit der Gründung 2016 ist die Darmstädter IoT Venture GmbH auf über 80 Mitarbeiter gewachsen. IT'S MY BIKE war die erste Anwendung, die Ende 2018 erfolgreich in den Markt gestartet ist.

Die Leistungen der IoT Venture GmbH umfassen mehr als nur IT'S MY BIKE. Hier werden Hard- und Software (Embedded Sys-

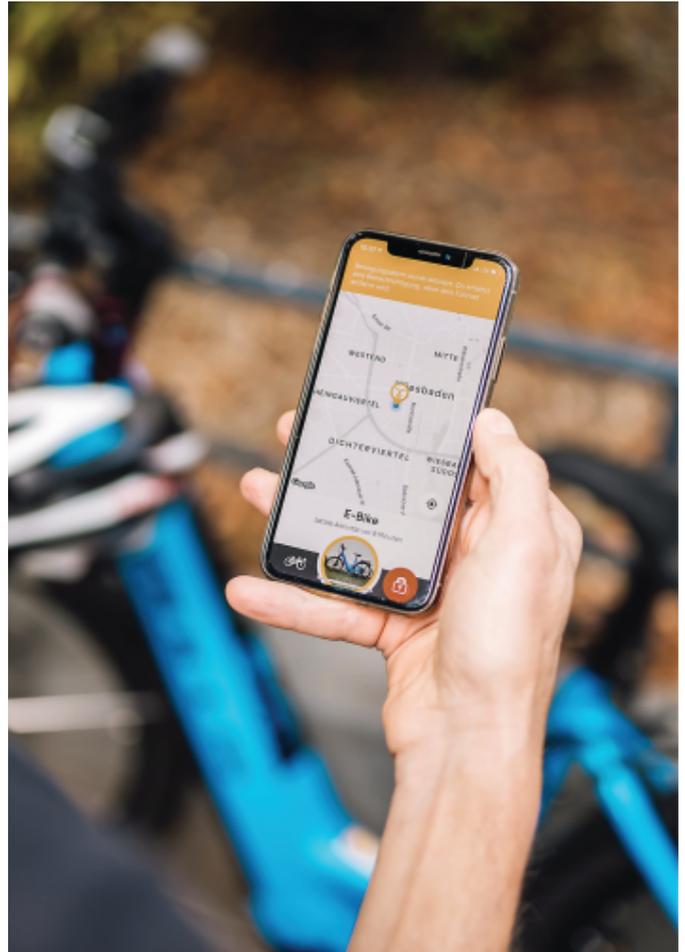


Foto: IT'S MY BIKE

tems) entwickelt, die notwendigen Datenplattform (Cloud-Lösung) bereitgestellt und beim Datenhandling unterstützt.

IT'S MY BIKE ist ein GPS-Tracker und eine digitale Servicewelt für E-Bike-Besitzer. Das Herzstück ist ein digitaler Diebstahlschutz mit Wiederbeschaffungsservice. Mittels GPS wird der Standort des gestohlenen Fahrrads ermittelt, über die App kann die Polizei verständigt wird und das Bike Hunter Team legt los. Mit Erfolg: 3 von 4 Räder können so sichergestellt werden. Darüber hinaus können in der App ein digitaler Unfallassistent aktiviert und Fahrdaten (zurückgelegte Kilometer, Geschwindigkeit, Strecke, eingesparte CO2) abgerufen werden. Nutzerinnen und Nutzer haben die Möglichkeit, zusätzlich eine vergünstigte E-Bike-Versicherung mit GPS-Schutz abzuschließen und sich damit gegen Restrisiken abzusichern.

Jörn Strüber

Impressum

Herausgeber:
ADFC Darmstadt-Dieburg e.V.
Erscheinungsweise:
halbjährlich
Verantwortlich:
Annelie v. Arnim
Burkhard Walger
Redaktion:
Helga Hofmann, Klaus Görden

Satz und Layout:
Burkhard Walger
Titelbild:
Collage: Burkhard Walger
Auflage:
2500 Exemplare
Anzeigenschluss 2-2024:
30. Oktober 2024
Redaktionsschluss 2-2024:
16. Oktober 2024

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**