

kettenblatt

fahrradmagazin für südhessen

1/2025 | 12. Jahrgang | 15. Mai 2025



Editorial

Liebe Leserinnen, liebe Leser,
es tut sich was in den Köpfen und auf den Straßen in Hessen! Das E-Bike, flexible Arbeitszeiten, ein wachsendes Umweltbewusstsein und andere Aspekte machen es möglich, dass auch in Regionen, die früher nicht ganz so weit oben in der Radlergunst standen, nun die Zahl der Zweiräder zunimmt. Das ruft nach höheren Sicherheitsstandards und besseren Verkehrswegen, um die Radelnden gut und sicher ans Ziel zu bringen.

Um diese Sicherheit zu gewährleisten, wurde im März der ADFC-Kreisverband Odenwaldkreis gegründet. Schon im April zählte der Verein 123 Mitglieder mit einem aktiven fünfköpfigen Vorstandsteam. Damit ist der ADFC nun in allen hessischen Kreisen präsent und aktiv und freut sich über dieses Engagement. Mehr dazu im Bericht von Xavier Marc auf Seite 7.

Die erfreulichen Aktivitäten im Odenwald haben wir gerne zu unserem Titelthema im frisch gestalteten Layout gemacht. Wie gefällt es euch? Wir freuen uns immer über Feedback!

Eine weitere Veränderung betrifft den VCD Kreisverband Darmstadt-Dieburg. Als gemeinnütziger Verein engagiert sich dieser seit 1987 für eine umwelt- und sozialverträgliche, sichere und gesunde Mobilität. In den letzten Jahren hatte er einen Teil unseres Kettenblatts mit seinen Neuigkeiten gefüllt. In Zukunft findet ihr diese direkt auf seiner Website unter hessen.vcd.org.

Auch zwischen Darmstadt und Frankfurt tut sich so einiges: Bereits vor sieben Jahren wurde hier mit dem Bau eines Radschnellwegs für Pendler*innen zwischen den beiden Städten begonnen. Über den aktuellen Stand berichtet Helga Hofmann auf Seite 9.

Nach mehr als 30 Jahren der Planung wird es jetzt auch zwischen Darmstadt-Eberstadt und Malchen/Seeheim-Jugenheim endlich konkret, weiß Xavier Marc (Seite 11).

Timm Schwendy lädt auf Seite 8 zur Mithilfe ein, um durch eine Erfassung der Bestandssituation des Fuß- und Radverkehrs auf Darmstadts Nebenstraßen den Verkehr für Radfahrer*innen und Fußgänger sicherer zu machen.

Wolfgang Röhrig, Fachteamleiter der Unteren Verkehrsbehörde im Landkreis Darmstadt-Dieburg, gibt außerdem im Interview Einblicke in seine eher weniger bekannte Behörde (Seite 3).

Wer mit dem Rad auf Entdeckungstour gehen will, ist mit dem Bericht von Rolf Seemann über hessische Radfernwege bestens vorbereitet (Seite 18).

Und wer gerne in wärmeren Gefilden radelt, aber nicht unbedingt allein, findet als Frau im Ladys-Camp von Huerzeler auf Mallorca viel Spaß und ein abwechslungsreiches Programm (Seite 14).

Wem ein einziges Land nicht genügt, der oder die lese den Radreisebericht von Fortuna Marx und Andreas Seeberg. Darin

geht es von Roßdorf nach Portugal - auf europäischen Radrouten durch drei Länder (Seite 12).

Auch technisch tut sich aktuell eine Menge auf dem Fahrradmarkt. So stellt Burkhard Walger in einem Beitrag Zahnriemen als neue Hightech-Alternative zur Fahrradkette vor (Seite 16).

Und auf dem Markt der E-Bikes werden beständig neue Prototypen vorgestellt. Diese werden immer leichter - und zunehmend auch smarter durch integrierte KI-Technologie (Seite 15).

Doch auch wer auf seinem gewohnten Bike unterwegs ist, kann über eine neue Verkehrsapp in Darmstadt versuchen, smarter ans Ziel zu kommen. Wie das funktioniert und ob das was bringt, beantworten Burkhard Walger und Annelie von Arnim auf Seite 17.

Das letzte halbe Jahr seit der letzten Ausgabe des Kettenblatts brachte außerdem einiges an Veranstaltungen und Netzwerktreffen. Beim HessenForum 2024 vergangenen November in Bad Homburg lag der Schwerpunkt auf verkehrspolitischen Fragestellungen, wozu ADFC-Aktive aus ganz Hessen angeregt diskutierten. Das nächste HessenForum findet im November 2025 in Kassel statt. Einen Bericht und Informationen zur Anmeldung findet ihr auf Seite 5.

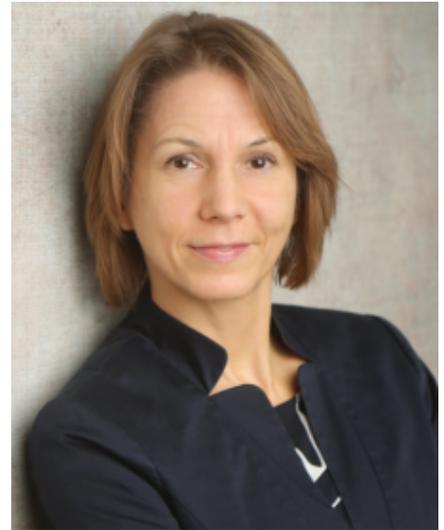
14 Veranstaltungen in acht Jahren: Damit hat das Radforum Südhessen einen bemerkenswerten Erfolg in Sachen Kommunikation und Austausch erreicht (Seite 11).

Über das Landestreffen der Codierer in Frankfurt Mitte März berichtet Andreas Seeberg, seit Januar Referent für Fahrradcodierung und Diebstahlprävention des Landesverbandes, auf Seite 6.

Und natürlich gibt es auch in diesem Jahr wieder ein Sommerfest für alle Interessenten des ADFC Darmstadt-Dieburg. Dazu laden wir am 1. Juni in die Grillhütte der TG 1875 in Darmstadt ein. Mehr Infos zur Veranstaltung und Anmeldung auf Seite 7.

Bis dahin eine gute Zeit im Sattel wünscht

Anja Wagner



Inhalt

Editorial.....	2
Im Gespräch mit Wolfgang Röhrig.....	3
ADFC HessenForum 2024.....	5
Hessisches Codiertreffen in Frankfurt.....	6
ADFC-Kreisverband Odenwaldkreis.....	7
ADFC-Sommerfest am 1. Juni 2025.....	7
Quo vadis, Fuß- und Radverkehr?.....	8
Radschnellweg Darmstadt-Frankfurt.....	9
Radforum Südhessen.....	11

Radweg Eberstadt-Seeheim.....	11
Von Roßdorf nach Portugal.....	12
Ladys-Camp Mallorca.....	14
E-Bikes: immer leichter und smarter.....	15
Antrieb mit Biss.....	16
Plaudernde Ampeln.....	17
Die Hessischen Radfernwege.....	18
Impressum.....	19

Im Gespräch mit Wolfgang Röhrig, Fachteamleiter der Unteren Verkehrsbehörde im Landkreis Darmstadt-Dieburg

Einblicke in eine wenig bekannte Behörde, mit der der ADFC viel zu tun hat

Magazin Kettenblatt: Herr Röhrig, wie oft fahren Sie Rad in Darmstadt, Dieburg oder den Kreiskommunen? Sind Sie dabei voll entspannt?

Wolfgang Röhrig: Ich bin eigentlich nicht der große Radfahrer. Von zu Hause ins Büro ist es nicht weit und sonst mache ich keine großen Radtouren. Aber beim Fahren bin ich entspannt.

Magazin Kettenblatt: Wir kennen uns aus zahlreichen Verkehrsschauen, würden unseren Leser*innen aber gerne einen Eindruck vom Spektrum Ihrer Tätigkeiten vermitteln. Was ist also die Untere Verkehrsbehörde? Wo und wann werden Sie aktiv?

Wolfgang Röhrig: Die Struktur der Verkehrsbehörden in Hessen ist mehrstufig: Die Oberste Verkehrsbehörde ist beim Verkehrsministerium angesiedelt, die Oberen Verkehrsbehörden bei den Regierungspräsidien, die Unteren Verkehrsbehörden schließlich bei den Kreisen und den kreisfreien Städten. Dazu gibt es auch noch die Verkehrsbehörden der Kommunen.

Zu meinem Zuständigkeitsbereich in der Unteren Verkehrsbehörde gehören Verkehrsschauen, Beschilderungen, Markierungen, Lichtsignalanlagen, Regelungen bei Baumaßnahmen an Straßen. Auch Beschwerden gegen getroffene Maßnahmen landen auf meinem Schreibtisch.

Dazu gehören auch die Ausnahmegenehmigungen vom Sonntagsfahrverbot, Stellungnahmen bei Schwertransporten und Verkehrsregelungen bei Veranstaltungen wie Sportereignissen, Oldtimer Rallyes oder größeren Radtouren, die Entscheidung über Fahrtenbuchauflagen, die Erteilung von Konzessionen für Mietwagen und Taxen sowie die Beteiligung an Bauleitplänen als Träger Öffentlicher Belange.

Außerdem führe ich auch die Fachaufsicht über die Kommunen und prüfe, ob die Maßnahmen der Kommunen korrekt sind. Dies kann zu Anordnungen im Rahmen der Ersatzvornahme führen oder dazu, eine Kommune befristet unter meine Aufsicht zu stellen.

Magazin Kettenblatt: Was macht die Unfallkommission des Landkreises? Wie erhalten der ADFC und andere Interessenverbände Zugang, wie es das Gesetz als Möglichkeit einräumt?

Wolfgang Röhrig: Die Unfallkommission des Landkreises tagt unter meiner Leitung mindestens einmal im Jahr. Neben mir sind Polizei und Hessen Mobil als ständige Mitglieder vertreten. Unfallstatistiken und Unfallschwerpunkte auf klassifizierten Straßen werden analysiert, bei Bedarf Gutachten eingeholt und Maßnahmen geprüft, die bestehende Risiken mindern sollen. Bei tödlichen Unfällen trifft man sich, sobald Ergebnisse vorliegen, zeitnah vor Ort.

Eine Unfallhäufung im Radverkehr auf den klassifizierten Straßen im Landkreis Darmstadt-Dieburg ist der Unfallkommission aktuell nicht bekannt.

Magazin Kettenblatt: In diesem Zusammenhang erinnern wir an unsere Anfrage, auch den ADFC in die Unfallkommission einzuladen.

Wolfgang Röhrig: Wenn im Radverkehr keine Unfallhäufung vorliegt, wird die Teilnahme für den ADFC langweilig. Allerdings müsste der Gesetzgeber den Begriff der Unfallhäufung für den Radverkehr vielleicht auch anders definieren.

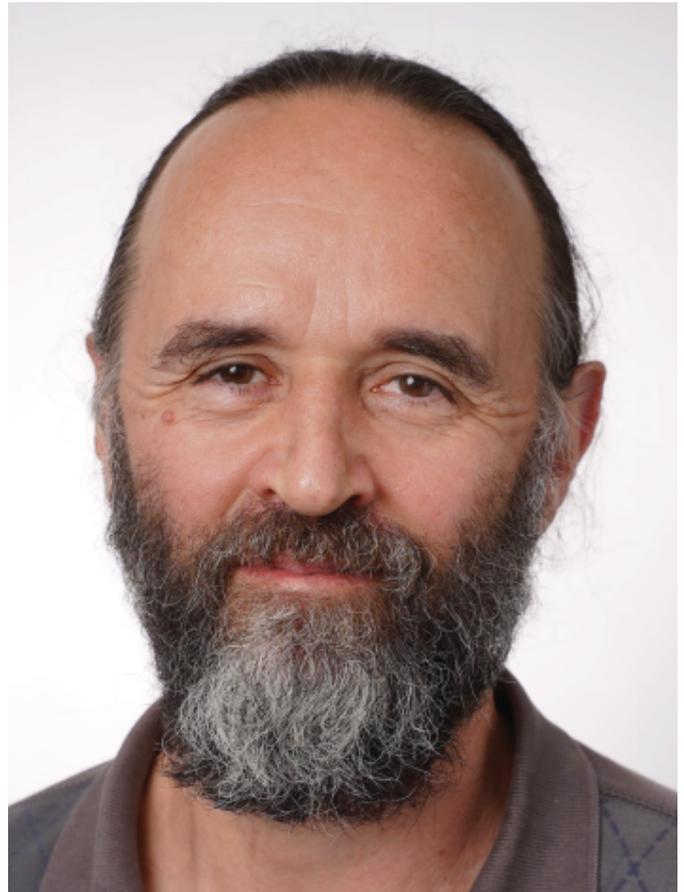


Foto: privat

Wolfgang Röhrig, Fachteamleiter der Unteren Verkehrsbehörde im Landkreis Darmstadt-Dieburg

Magazin Kettenblatt: Oft von Verbänden, der Bevölkerung oder der Kommunalpolitik sehnsüchtig erwünscht und gewollt, jedoch fast nie erreicht: Tempo 30 auf Ortsdurchfahrten in der Ortsmitte. Wie ist das heute überhaupt möglich?

Wolfgang Röhrig: Es gilt nach wie vor generell Tempo 50 innerorts als Regelgeschwindigkeit. Wenn ich davon abweichen will, brauche ich eine Begründung. Die StVO räumt Möglichkeiten ein, wo man Tempo 30 auf Ortsdurchfahrten anordnen kann wie z. B. im Bereich von Schulen, sozialen Einrichtungen, Kindergärten, Seniorenheimen etc. Eine weitere Begründung kann auch der Lärmschutz sein. Und wenn einzelne Abschnitte mit Tempo 30 ausreichend nah beieinander liegen, darf man sie auch zu einem einzigen Tempo-30-Bereich zusammenlegen.

Wolfgang Röhrig

- Jahrgang 1966
- 1982-1984: Ausbildung im mittleren Dienst der Stadtverwaltung Weinheim (Baden-Württemberg)
- 1992-1995: Studium für den gehobenen Dienst
- Im Anschluss Wechsel zur Kreisverwaltung Darmstadt-Dieburg, zuerst im Sozialamt und später in der Kreisagentur für Beschäftigung
- Seit 2007 Fachteamleiter in der Unteren Verkehrsbehörde des Landkreises Darmstadt-Dieburg

Magazin Kettenblatt: In vielen Ländern Europas gibt es verbreitet Zebrastreifen. Warum sind sie in Deutschland so selten?

Wolfgang Röhrig: Ich habe das mal ermittelt. In den 70er Jahren gab es in Deutschland viele Zebrastreifen, richtig genannt Fußgängerübergänge (kurz FGÜ), und auch leider viele Unfälle. Ein Zebrastreifen ist viel komplexer als eine Ampelanlage. Eine Ampel ist entweder rot (anhalten) oder grün (fahren), das ist für alle Verkehrsteilnehmer eindeutig. Am Fußgängerüberweg ist der Ermessensspielraum – und damit auch die Unsicherheit – größer: Kann man als Fußgängerin gehen, muss der Autofahrer halten, auch wenn die Absicht des Fußgängers unklar war?

Deswegen hat man in der Folge die Anordnung von FGÜ deutlich eingeschränkt und dabei viele Sicherheitsaspekte einbezogen: Sichtachsen, Beleuchtung etc. Das sind über 30 Punkte, die berücksichtigt werden müssen. Bei den zahlreichen Kreisverkehren (allein in Dieburg 14 Stück) lassen sich Zebrastreifen anordnen, da es ohnehin eine Wartepflicht für den KFZ-Verkehr gibt, so dass in der Folge auch an anderer Stelle wieder Zebrastreifen eingerichtet wurden. Aber um dem steigenden Alter der Bevölkerung gerecht zu werden, die dann nicht mehr so schnell die Lücken im Autoverkehr nutzen kann, müsste man vermutlich die Richtlinien überarbeiten.

Magazin Kettenblatt: Was können Kommunen unternehmen, um den PKW-Verkehr in den Stoßzeiten an den Schulen zu beruhigen bzw. zu unterbinden?

Wolfgang Röhrig: Da warte ich auf die angekündigte neue Verwaltungsvorschrift zur StVO. Im Entwurf der Verwaltungsvorschrift gab es Ausführungen hierzu. (Anm. d. Red.: Die neue Verwaltungsvorschrift ist zwischenzeitlich in Kraft getreten, siehe Kasten.)

Magazin Kettenblatt: Seit einigen Jahren sollen Vertreter der Verkehrsteilnehmer (einschlägige Verkehrsverbände) zu den Verkehrsschauen eingeladen werden. Wie ist Ihre Erfahrung damit im Landkreis Darmstadt-Dieburg?

Wolfgang Röhrig: Vor einigen Jahren war meine Erfahrung eher durchwachsen, weil es den Verbandsvertretern manchmal an elementaren Kenntnissen des Straßenverkehrsrechts fehlte. Mittlerweile hat sich das zum Besseren geändert, worüber ich mich freue. Ich erlebe den ADFC heute bei den Verkehrsschauen als Interessenvertretung, die Mängel sachlich beschreibt und versucht, Lösungen herbeizuführen, wo es möglich ist.

Magazin Kettenblatt: Das deutsche Straßenverkehrsrecht wird immer wieder geändert. Wie gestaltet sich die Umsetzung durch die Verkehrsbehörden vor Ort?

Wolfgang Röhrig: Es ist Ihnen wahrscheinlich noch gar nicht ganz bewusst, welches Pensum das ist. Dazu zählt die Rechtsprechung, nämlich die Gerichtsurteile, auch noch. Einmal im Jahr gibt es eine Dienstbesprechung mit den Straßenverkehrsbehörden der Kommunen, in der diese Themen zusammengefasst werden. Man tauscht sich natürlich aus zwischen Kollegen und gelegentlich werden Einzelmaßnahmen auch vom Regierungspräsidium weiter verteilt.

Magazin Kettenblatt: „Vision Zero“ gilt laut Verwaltungsvorschrift zur StVO als „Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen“. Dennoch: Jedes Jahr sterben auf deutschen Straßen unverändert rund 3.000 Menschen, weitere 50.000 werden schwer verletzt. Besonders betroffen sind Radfahrende und Fußgänger. Warum aus Ihrer Sicht sind wir hierzulande von diesem Ziel noch

weit entfernt? Was müsste geschehen?

Wolfgang Röhrig: Seit den 70er Jahren haben technische Veränderungen wie Sicherheitsgurt, Airbag oder Ähnliches die Zahl der Verkehrstoten deutlich gesenkt.

Wenn sich alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer komplett an die StVO halten würden, hätten wir keine Verkehrsunfälle durch Regelverstöße, zumindest keine mit Schwerverletzten oder Getöteten. Ein Großteil dieser 3.000 Verkehrstoten und 50.000 Schwerverletzten ist leider auf Fehlverhalten im Straßenverkehr zurückzuführen.

Schlussendlich werden die Algorithmen selbst bei autonom fahrenden Fahrzeugen Risiken abwägen müssen und nicht jeden Unfall verhindern können. Auch niedrigere generelle Geschwindigkeitsbegrenzungen – innerorts und außerorts – könnten wohl Unfälle verhindern oder zumindest die Anzahl schwerer Unfälle weiter reduzieren.

Letztendlich ermöglicht der Bezug der Verwaltungsvorschrift auf „Vision Zero“, die Flüssigkeit des Verkehrs nicht mehr als oberste Bedingung zu stellen, sondern Gefahren vorzubeugen und dafür den Verkehrsfluss einzuschränken.

Magazin Kettenblatt: An ungezählten Kreuzungen müssen Radfahrer*innen (und Fußgänger) an sogenannten Bettelampeln „Grün“ anfordern, manchmal sogar zweimal. Muss unsere hiesige Ampeltechnik wirklich so kompliziert sein?

Wolfgang Röhrig: Vorab eine provokante Bemerkung zur „Bettelampel“: Auch Autofahrer müssen die Induktionsschleife auslösen, bevor „Grün“ kommt. Sie haben aber Recht, es dürfte inzwischen klar geworden sein, dass die Videotechnik für die Detektion von Radfahrern an Ampeln erprobt ist. Bei der turnusmäßigen Erneuerung von Lichtsignalanlagen sollte sie auch konsequent eingebaut werden. Das wird aber noch eine Weile dauern, bis alle Ampeln auf diese Technik umgerüstet sind.

Das Gespräch führten Xavier Marc und Klaus Görden im März 2025.

Was enthält die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung?

Die in der Öffentlichkeit wenig bekannte Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (Abk. VwV-StVO) ist eine Verwaltungsvorschrift der deutschen Bundesregierung. Sie regelt die Umsetzung der Straßenverkehrsordnung und die Ausführung von Verkehrseinrichtungen durch die kommunalen Straßenverkehrsbehörden und Straßenbauämter.

Sie enthält zu fast jedem Paragraphen der StVO Erläuterungen und Anweisungen. Unter anderem beziehen sich diese auf:

- Fahrbahnmarkierungen
- die bauliche Anlage von Fahrstreifen und Kreuzungen
- Radverkehrsanlagen
- die Größe und Aufstellung von Verkehrszeichen
- die Einrichtungen von Lichtzeichenanlagen.

Zuletzt hat die Bundesregierung eine Reform der Straßenverkehrsordnung beschlossen, die bereits 2024 in Kraft trat. Ergänzend hat der Bundesrat am 21. März 2025 die VwV-StVO beschlossen, die am 9. April 2025 veröffentlicht wurde. Der ADFC hat die Veränderungen im Wortlautvergleich dargestellt: <https://t1p.de/o3oz7>

Das Redaktionsteam

ADFC HessenForum 2024

Mehr Raum fürs Fahrrad im Sinne des Gemeinwohls



Vom 22. bis 24. November 2024 lud der Landesverband Hessen des ADFC seine aktiven Mitglieder zum HessenForum in die Jugendherberge Bad Homburg ein. Dabei kam eine Vielzahl an Themen rund ums Fahrrad zur Diskussion. Auf Wunsch der rund 60 Teilnehmenden lag diesmal der Schwerpunkt auf verkehrspolitischen Fragestellungen.

Nach einem ersten gemeinsamen Netzwerkabend brachte die Politische Bundesgeschäftsführerin des ADFC, Dr. Caroline Lodemann, zur Eröffnung des Tagungsprogramms einen regen Austausch in Gang: Sie ermutigte den ADFC als gesellschaftlichen Akteur, sich nicht von Hürden und langen Entscheidungswegen in der Verkehrspolitik ausbremsen zu lassen: "Mobilität ist eine Eigenschaft des Menschen", betonte sie. Das Fahrrad diene entsprechend dem Gemeinwohl.

Im Anschluss hatte die Gruppe die Möglichkeit, sich nach ihren Interessen je einen von vier parallel stattfindenden Vorträgen auszusuchen: Joachim Hochstein, Leiter des Radfahrbüros der Stadt Frankfurt, referierte über die Entwicklung und Umsetzung der Radverkehrskonzepte in Frankfurt am Main. Roland Rücker und Anna Hesse, Ehrenamtliche Radverkehrsbeauftragte von Kelsterbach und Weiterstadt, sprachen über die Position der/des Ehrenamtlichen Radverkehrsbeauftragten als Chance für den ADFC. Klaus Görge vom ADFC Darmstadt-Dieburg informierte zum Thema Verkehrspolitik: Wo und wie soll man vor Ort einsteigen? Runde Tische, Radentscheide, Ausschüsse, Verkehrsschauen etc. Als Vierte lud Laura Kehrer von der Hochschule Darmstadt zur Vorstellung eines Status quo in Sachen Verkehrssicherheit ein: Von der Vision Zero bis zu Verkehrssicherheitsaudits gebe es hierzu verschiedene Ansätze. Entscheidend sei vor allem auch eine Fortführung der Wegeverbreiterung.

Am Nachmittag gab es erneut eine Auswahl an vier Vorträgen: Felix Weidner von Hessen Mobil sprach über den Radwegebau in der Baulast des Landes. Michael Fröhlich vom ADFC Rhein-Neckar stellte zum Thema Verkehrspädagogische Arbeit an Schulen seine Erfahrungen aus Heidelberg vor. Über Aktionen und den Rechtsrahmen für den Radverkehr sprach Anja Zeller, Politische Geschäftsführerin des VCD Hessen. Zum Thema Superblocks wurde außerdem ein Workshop geboten, angeleitet durch Florian Keiper, Changing Cities e. V., Berlin.

Offenes Barcamp-Format zur individuellen Gestaltung

Danach gab es erstmals mit einem Barcamp ein interaktives Format, in dem in Kleingruppen zu selbst definierten Fragestellungen in zwei Runden gearbeitet wurde. Einzelne Teilnehmende

stellten vorab ihre Vorschläge vor - von praktischen Themen wie dem OpenBikeSensor, Radtouren mit Pedelecs, dem Umgang mit rüpelhaften Radfahrenden, Openstreetmap-Daten, Verkehrsschauen, der Frage nach der Helmpflicht bei Touren, der Ausbildung zum/zur zertifizierten Fahrsicherheits-Trainer*in bis zu politischen und gesellschaftlichen Themen. Dazu zählte die provokante Frage, was getan werden könne, um weniger Frauen im ADFC zu haben - um in umgekehrter Sichtweise herauszufinden, wie dies vermieden werden kann. Weitere Sessions widmeten sich den Fragen, was es zu tun gibt für mehr Erfolg in der kommunalen (Rad)Verkehrspolitik, wie die Arbeit in einem inhomogenen Vorstand aussieht, was es zum Fahrradklimatetest zu sagen gibt und zu den anstehenden Kommunal- und Bundestagswahlen.

Im Nachgang wurden die wichtigsten Ergebnisse für alle zusammengefasst im Forum präsentiert. Wichtigstes Fazit: Das Thema Fahrrad braucht mehr Raum! In den Köpfen, aber auch in den Ortschaften und auf den Straßen - für mehr Nachhaltigkeit und maximale Sicherheit.

Zum Ausklang des Tages berichtete Florian „Floki“ Keiper von einer beeindruckenden Zweiradtour über 17.000 km von Berlin in den Iran und zurück.

Fokus auf Verkehrspolitik von großem Interesse

Bausteine für zukunftsgerechte und multimodale Radverkehrskonzepte wurden am letzten Morgen von Uwe Petry, Planungsbüro VAR+, vorgestellt. Dabei wurde deutlich, wie komplex Verkehrsplanung ist und wie kontrovers Fachplaner und ADFC-Aktive die Dinge sehen können.

Im zweiten Beitrag stellte Jörg Welke im Namen der Deutschen Bahn die vielfältigen neuen Optionen von „Bahn & Bike“ vor – angefangen von der kostenlosen Beratung über eine Online-Planungshilfe für Kommunen und die Unterstützung bei Fördermitteln.

Der Landesvorstand beendete das Forum mit einem Rückblick auf das gemeinsame Wochenende und sehr positivem Feedback aus der Gruppe. Gefragt, wo für ihn als Landesvorsitzender der Stellenwert des HessenForums liegt, antwortete Ansgar Hegeföld: „Das HessenForum dient nicht nur der Wissensvermittlung. Solche Formate, in denen wir dem Austausch und der Vernetzung Raum geben, sind essentiell für einen Verband, der vom ehrenamtlichen Engagement in der Fläche lebt.“

Anja Wagner

ADFC-Kreisverband Odenwaldkreis

Interessenvertretung der Radfahrenden im Odenwaldkreis gegründet

Im Odenwaldkreis hatte das Fahrrad als Verkehrsmittel lange Zeit nur ein Schattendasein. Zu hügelig sei die Topografie, dachte man. Radwege Fehlzanzeige. Das Fahrrad kam nur als Sport- und Freizeitgerät für wenige Menschen in Frage und prägte infolgedessen das Straßenbild wenig. Der ADFC war dort ziemlich unbekannt.

Das änderte sich vor ein paar Jahren mit den Pedelecs, mit denen viele Menschen das Radfahren wiederentdeckten. Schnell wurde aber klar, dass Radfahren im Odenwaldkreis ohne Radwege, insbesondere außerorts, gefährlich ist. Der Kreistag beschloss 2022 zwar ein Radverkehrskonzept, dessen Umsetzung braucht aber Zeit, Geld und politische Mehrheiten.

Das Thema „Sicheres Radfahren für alle im Odenwaldkreis“ geriet dennoch ins Interesse der Öffentlichkeit. Die Teilnehmerzahlen an Schul- und Stadtradeln-Aktionen sowie am Fahrradklima-Test des ADFC nahmen von Jahr zu Jahr zu.

Die entscheidende Vernetzung brachte im Mai 2024 die Auftaktveranstaltung der Aktion „Schulradeln“ im Odenwaldkreis. Auf dem Hof der Stadtschule in Michelstadt hatten engagierte Lehrer*innen ein buntes Programm für Schulkinder rund ums Fahrrad zusammengestellt. Dazu gab es einen Rad-Korso zwischen Michelstadt und Erbach (s. Titelbild). Mit dabei waren zwei Vorstandsmitglieder des ADFC Darmstadt-Dieburg. Man kam schnell miteinander ins Gespräch und blieb danach in regem Kontakt.

In dieser kleinen Runde keimte bald die Idee auf, die Interessenvertretung der Radfahrenden im Odenwaldkreis mit dem ADFC zu organisieren. 19 ADFC-Mitglieder gründeten am 20. März 2025 im Festsaal des Landratsamts in Erbach den ADFC-Kreisverband Odenwaldkreis. Dorothea Daum, Brigitte Zeller-Jäpel, Daniel Weber, Alexis Michael und Stephan Mertins wurden



v. l. n. r.: Daniel Weber, Alexis Michael und Dorothea Daum vom Vorstand des neu gegründeten ADFC-Kreisverbands Odenwaldkreis der frisch beschlossenen Satzung.

Foto: Heilga Hofmann

einstimmig in den Vorstand gewählt.

Der Verein zählt (Stand Anfang April 2025) 123 Mitglieder, Tendenz wachsend. Der Vorstand will sich zuerst mit der Radverkehrspolitik befassen und weiter vernetzen. Mit großer Spannung erwartet der neue Kreisverband die Veröffentlichung der Ergebnisse des ADFC Fahrradklima-Tests 2024 für die 12 Kommunen des Odenwaldkreises im kommenden Juni. Der Vorstand will auch einige geführte Radtouren anbieten.

Last but not least: Der ADFC ist nun in allen hessischen Kreisen präsent und aktiv.

Internet: www.adfc-odenwaldkreis.de, info@adfc-odenwaldkreis.de

Xavier Marc

ADFC-Sommerfest am 1. Juni 2025

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

Auch in diesem Jahr laden das Planungskomitee und der Vorstand alle Mitglieder zum Sommerfest ein! Wie in den letzten Jahren wollen wir am **1.6.2025 ab 14:00 Uhr** gemeinsam mit Euch an der **Grillhütte der TG 1875 in der Kranichsteiner Str. 175**, in Darmstadt feiern. Gutes Wetter haben wir bestellt, im Trockenem (aber nicht auf dem Trockenem!) kann man aber in jedem Fall sitzen.

Was gibt es Schöneres als in netter Runde mit gleichgesinnten Radfreund*innen 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 fernab vom Fahrrad zu klönen. 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 buntes Programm sorgt für Abwechslung und Überraschung bei Groß und Klein. Wer will, kann diese Gelegenheit zur **Fahrradcodierung** oder zum **Fahrrad-Check** (keine Reparaturen, ggf. nur Justierungen) nutzen, mit dem **Smoothie-Bike** leckere Getränke produzieren. Wenn es genügend Anmeldungen von Kindern gibt, organisieren wir auch gerne entsprechende **Programmpunkte**.

Neben guter Laune und vielen netten ADFC-Mitgliedern kommt die Kulinarik natürlich auch nicht zu kurz. Für **Getränke** ist wie im-

mer gesorgt: Kaffee, Tee und kalte Getränke **stellt der ADFC!**

Beim Essensangebot gehen wir dieses Jahr in eine andere Richtung: Wir wollen grillen! Hier bitten wir Euch, Euer **Grillgut selbst mitzubringen**, Geschmäcker sind verschieden, ihr wisst am besten, was Euch schmeckt, egal, ob Wurst oder Fleisch, Vegetarisches oder Veganes.

Um den feurigen Grill sowie Brot und Soßen kümmern wir uns. Wenn Ihr darüber hinaus **Salate, Kuchen oder andere Leckereien mitbringen** wollt, freuen wir uns!

Für die Vorbereitungen und Durchführung des Festes freuen wir uns über eure Hilfe in Form von kleinen Diensten. Benötigt werden diese insbesondere für Auf- und Abbau, Kuchenausgabe sowie den Fahrrad-Check.

Anmeldung zum Sommerfest:

Bitte gebt uns für eine Grobplanung an sommerfest@adfc-darmstadt.de Bescheid und teilt uns Anzahl und Namen der teilnehmenden Personen mit. Falls ihr aktiv mithelfen oder mit einer Salat- oder Kuchenspende beitragen möchtet oder ein seltenes Fahrrad zum Zeigen habt, schreibt dies gerne dazu.

Das Festkomitee (Sandra, Ulrike, Jürgen und Andreas)

Quo vadis, Fuß- und Radverkehr?

Initiativen des Fuß- und Radverkehrs analysieren die Bestandswege Darmstadts



Foto: Timm Schwendy

Quo vadis?

Durch die Initiative des Radentscheid Darmstadt hat die Stadt Darmstadt 2018 das sogenannte **4x4-Sonderinvestitionsprogramm Radmobilität** beschlossen. 2019 wurden mit der **Radstrategie** Kriterien für die Förderung des Radverkehrs ergänzt und 2020 kam eine Liste von **34 Radverkehrsmaßnahmen** dazu, mit der Projekte definiert wurden, die mit „*besonderer Priorität*“ umgesetzt werden sollten. Vorrangiges Ziel dieses Maßnahmenplans ist nach Magistratsvorlage 2020/0184 die „*Schaffung eines durchgehend attraktiven Radnetzes in Nord-Süd und Ost-West-Verbindung gemäß den Qualitätskriterien der Radstrategie*“.

Zwar wurden seitdem einige Projekte umgesetzt und dadurch viele Streckenabschnitte verbessert. Von einem geschlossenen Radnetz ist Darmstadt leider aber noch meilenweit entfernt. 2023 waren nicht einmal 50 % der geplanten 34 Maßnahmen abgeschlossen.

In der Begründung zur Magistratsvorlage vom Mai 2019 (2019/0157) wird ein Radverkehrs-Zielnetzplan erwähnt, der jedoch nie fertiggestellt wurde. Als Handlungsgrundlage sind Zielnetzpläne unverzichtbar. Während die Radstrategie zeigt, **wie** der Radverkehr gefördert werden soll, geben Zielnetzpläne vor, **was** umgesetzt werden soll. Sie betrachten das gesamte Netz und berücksichtigen im Idealfall alle Verkehrsmittel. Das Einbeziehen des Rad-, aber auch des Fußverkehrs in die Netzplanung und ein Neudenken des Netzplans für den Kfz-Verkehr sind Voraussetzung für eine solide Maßnahmenplanung der Radmobilität und eine konfliktarme Gesamtmobilität.

Voraussetzung für das Erstellen solcher Netzpläne ist die Erfassung der Bestandssituation. Wie das geht, macht die Initiative Fix My Berlin mit ihrem Happy-Bike-Index in Bezug auf den Radverkehr vor. Dabei werden Eigenschaften erfasst, die einen Einfluss darauf haben, wie stressig und gefährlich der Kfz-Verkehr ist oder empfunden wird, und letztendlich entscheiden, ob Menschen das Fahrrad dem Auto vorziehen.

Die folgenden Eigenschaften sind dabei relevant: Geschwindigkeit und Menge des Kfz-Verkehrs, Art der Radinfrastruktur, Schutzelemente, Breite, Oberfläche, Schwellenfreiheit, Konfliktfreiheit auch in Bezug auf Fußverkehr, freie Sichten zwischen den Verkehrsteilnehmenden, geringe Risiken durch den ruhenden,

aber auch durch den fließenden Kraftverkehr.

Für Darmstadts Verkehrsnetz wurden bereits einige Daten im Rahmen des QUALITÄTSCHECKS RADVERKEHRSNETZ DARMSTADT durch den *Radentscheid Darmstadt* und die Initiative *Darmstadt fährt Rad* gesammelt. Die Ergebnisse sind u. a. im digitalen Stadtplan Radmobilität zusammengefasst:

Nun haben sich einige Initiativen wie der *Fuss e. V. Ortsgruppe Darmstadt*, der *ADFC Darmstadt-Dieburg*, der *Radentscheid Darmstadt* und die Initiative *Darmstadt fährt Rad* zusammengenommen, um an dieser Analyse weiterzuarbeiten.

Ziel dabei soll sein, Handlungsbedarf aufzuzeigen und zu priorisieren, um die Verkehrsnetze des Fuß- und Radverkehrs mit etwas mehr Umsetzungstempo sicherer und attraktiver zu machen. In diesem Zusammenhang sollen durch Ortsbefahrungen Daten zu den Breiten und Qualitäten von Geh- und Radwegen und andere Besonderheiten gesammelt werden.

Und hier benötigen wir Deine Unterstützung:

Zum einen sammeln wir Hinweise, um den **Stadtplan Radmobilität** zu vervollständigen. Gesucht werden Stellen, die in Deinen Augen verbesserungswürdig sind, zum Beispiel:

- Wo sind Fahr- und Laufhindernisse vorhanden wie Parkscheinautomaten, Schilder, parkende Autos etc.?
- Wo gibt es Sichthindernisse in Form von Vegetation, parkenden Autos etc.?
- Wo lässt die Oberflächenqualität zu wünschen übrig?
- Wo gibt es große Eckradien, die ein schnelles Fahren begünstigen?
- Wo sind unnötige Umwege zu fahren?
- Wo lauern andere Risiken?
- Hattest Du schon Beinaheunfälle und wenn ja in welchem Zusammenhang?
- Hattest Du schon Unfälle im Zusammenhang mit Straßenbahnschienen?

Für die **Ortsbefahrungen** benötigen wir aber auch **Freiwillige**, die ausgestattet mit einem Zollstock die Bestandssituation aufnehmen und mittels einer Handy-App dokumentieren.

Wir freuen uns über zahlreiche Unterstützung. Gerne kannst Du Dich unter folgender Mailadresse melden, wenn Du unterstützen willst oder einfach bei Fragen zum Projekt:

Timm Schwendy

DIGITALER STADTPLAN RADMOBILITÄT

<http://bit.ly/4hHd2xq>

Auf der Karte ist über den untersten Button in der linken Auswahl Layer unterschiedlicher Themen darstellbar.



Qualitätscheck Radverkehrsnetz

Darmstadt:

<https://bit.ly/4hCcAjP>

<https://fixmyberlin.de/zustand>



JA, ICH UNTERSTÜTZE GERNE DIE INITIATIVE

und melde mich hier:

info@darmstadtfaehrrad.org

Radschnellweg Darmstadt–Frankfurt

Die lange Geschichte eines Radwegs für Alltag und Freizeit

Seit 2018 wird am Radschnellweg zwischen Darmstadt und Frankfurt gebaut. Während die einen die Fortschritte betonen, kritisieren die anderen, dass alles viel zu langsam gehe. Was ist also dran am Radschnellweg und wo stehen wir?

Was ist ein Radschnellweg?

Eine bundesweit verbindliche Definition, was ein Radschnellweg oder eine Radschnellverbindung ist – beide Begriffe werden in der Praxis oft synonym verwendet –, gibt es nicht. Ein Blick auf die Straßenverkehrsordnung bringt uns ebenfalls nicht weiter. Es gibt zwar das Verkehrszeichen 350.1 als Hinweis auf einen Radschnellweg. Aber wie man sich dort zu verhalten hat und was das ist, darüber sagt das Verkehrszeichen nichts aus.

Konkreter wird es auf der Ebene der Bundesländer und in den entsprechenden Straßenverkehrsgesetzen oder Ausbaustandards. Hessen hat 2019 in den „Qualitätsstandards und Musterlösungen“ erstmalig drei Ausbaustufen definiert: Radschnellverbindungen, Raddirektverbindungen sowie Radverbindungen (Quelle: <https://kurzlinks.de/dab5>). Bei Radschnellwegen der höchsten Ausbaustufe geht man von mehr als 2.000 Fahrten mit dem Rad am Tag aus, bei 1.500 bis 2.000 Fahrten am Tag wird der Ausbau als Raddirektverbindung mit etwas geringeren Anforderungen empfohlen. Alles, was unter 1.500 Fahrten pro Tag liegt, fällt in die Kategorie der Radverbindungen einschließlich der Hessischen Radfernwege.

Für Radschnell- und Raddirektverbindungen sollen die folgenden Kriterien erfüllt sein:

- Möglichst direkte und steigungsarme Führung
- Hohe Oberflächenqualität
- Reisegeschwindigkeit (inkl. der Verlustzeiten an Knotenpunkten): ≥ 20 km/h
- Zeitverluste an Knotenpunkten: ≤ 30 Sek./km (innerorts), ≤ 15 Sek./km (außerorts)
- Ausreichende Breiten, die das Nebeneinanderfahren, Überholen und störungsfreie Begegnen ermöglichen (Radschnellverbindung: mind. 3 Meter bei Ein- und mind. 4 Meter bei Zweirichtungswegen / Raddirektverbindung: mind. 2 Meter bei Ein- und mind. 3 Meter bei Zweirichtungswegen)
- Trennung von Fuß- und Radverkehr
- Beleuchtung im Außenbereich

In einem Satz: Ein Radschnellweg ist ein Premiumradweg für den Alltagsradverkehr, wichtige Orte oder Zentren möglichst direkt und ohne Umwege miteinander zu verbinden.

Rennstrecke für den Radverkehr?

Immer wieder taucht in den Medien und in der öffentlichen Diskussion der Begriff „Fahrradautobahn“ auf. Ganz ehrlich, mit dieser Wortwahl tun wir uns keinen Gefallen. Mit einer Autobahn werden erhebliche Belastungen u. a. durch den Flächenverbrauch und die Trennungswirkung inner- und außerorts assoziiert. Erfreulicherweise hat Hessen sich hier bewusst dagegen entschieden, die Radschnellwege mit Autobahnen gleichzusetzen, und damit so manche Schlagzeile vermeiden können. Denn selbst beim „Radschnellweg“ wird so manche*r Anwohner*in verunsichert und es taucht die Frage auf, wie man die Strecke voller schneller Radfahrer*innen sicher queren könnte. Tatsächlich ist ein Radschnellweg aber kein Highway für Rennradler*innen oder wilde Mountainbiker. Es geht nicht um das Rasen, sondern das störungsfreie Radfahren. Dies ist der zentrale Stell-



Foto: Heilga Hofmann

hebel, um schneller von A nach B zu kommen. Als Pendlerin fahre ich ein Stahlrad, mit dem ich sicherlich keine Rennen gewinne. Damit spare ich bereits jetzt ca. 10 Minuten Fahrtzeit täglich. Eine Gefahr für Leib und Leben habe ich dort noch nicht feststellen können.

Hessen

Im Gegensatz zu einigen anderen Bundesländern hat Hessen die Baulast (= Zuständigkeit für die Planung, den Bau und den Unterhalt) nicht verändert. Sie liegt bis auf wenige Ausnahmen weiterhin bei den jeweiligen Kommunen. Diese Entscheidung kann man kontrovers diskutieren. Als Argument für die Baulast bei den Kommunen wird oft angeführt, dass der Radverkehr Aufgabe der Kommunen sei und nur so die notwendige enge Verzahnung aller Teile des Radnetzes und aller Aktivitäten gewährleistet wäre. Der ADFC Hessen argumentiert anders: Seiner Auffassung nach tun sich gerade kleinere Kommunen mit Planung, Bau und Unterhalt sowie dem Koordinationsaufwand bei Gemeinde- und Kreisgrenzen überschreitenden Projekten schwer. Man ist dann sehr davon abhängig, was in der einzelnen Kommune gewollt oder nicht gewollt ist. Um schneller in die Umsetzung zu kommen, fordert der ADFC Hessen daher, dass das Land, wie bei anderen überregionalen Straßenbauprojekten, die Baulastträgerschaft für Radschnellwege übernimmt – bislang ohne Erfolg.

Radschnellweg Frankfurt–Darmstadt

Insgesamt hat das Land Hessen 42 Korridore mit Potenzial für Radschnellverbindungen identifiziert – ganz vorne mit dabei die Strecke Darmstadt–Frankfurt. Bereits 2018 startete man hier mit viel Elan, und schon ein Jahr später konnten die ersten 3,6 Kilometer zwischen Egelsbach und Wixhausen fertiggestellt werden. Schritt für Schritt folgten weitere Teilabschnitte. Seit der Freigabe des neuen Wegestücks südlich des Langener Bahnhofs ist die Strecke von Langen bis Darmstadt–Arheilgen durchgehend befahrbar. Dabei werden die Radschnellwegstandards in weiten Teilen eingehalten. Überall war dies jedoch nicht möglich. So konnte z. B. bei Wixhausen ein Grundstück nicht erworben werden, was eine kurze Engstelle mit sich bringt. Auch dass in Erzhausen die Querung der Kreisstraße 167 (am Bahnhof)

manchmal eine Geduldsprobe darstellt, ist nicht ideal. Aber insgesamt haben wir damit ein wunderbares Stück Alltagsradweg erhalten.

Wie geht es nördlich von Langen weiter?

Diese Frage habe ich dem Kelsterbacher Bürgermeister Ockel gestellt. Er setzt das Projekt als Geschäftsführer der Regionalpark RheinMain SÜDWEST gGmbH um, die sich im Rhein-Main-Gebiet schon um die Koordination und Umsetzung vieler interkommunaler Projekte und Radwege gekümmert hat.

Mich interessierte insbesondere die Strecke zwischen Langen und Frankfurt. Laut Ockel laufen derzeit die Planungen für eine Brückenkonstruktion von der Langener Liebigstraße (östlich der Gleise) auf die andere, westliche Seite der Gleise. Von dort führt der Weg entlang der Bahn und über die bestehende Überführung in Richtung der Deutschen Flugsicherung. Unmittelbar nach der Überführung verläuft die Strecke so nah wie möglich weiter entlang der Bahn bis zur Kreuzung im Bereich der Landesstraße 3262 (bei Buchschlag). Hier soll demnächst mithilfe einer Machbarkeitsstudie geklärt werden, wie man Bus, Bahn und Radfahrende sinnvoll miteinander kombinieren kann.

Weiter geht es die Gleise entlang Richtung Norden, bis man vor Neu-Isenburg auf die Landesstraße 3117 trifft, die Neu-Isenburg in west-östlicher Richtung durchquert. Dort soll der Radverkehr über eine Rampe auf die Straße und wieder hinab zur Bahnstrecke geführt werden. Sobald man auf dem Gebiet des Frankfurter Stadtwalds ist, ist die Stadt Frankfurt zuständig. Ein Stadtverordnetenbeschluss zur Streckenführung liegt bereits vor. Auch hier beginnt demnächst die nächste Stufe der Planung.



Foto: Helga Hofmann

Leider muss man sich auf einigen Abschnitten direkt neben den Gleisen den Platz mit dem Bahnbetriebsdienst teilen.

Herausforderungen

Bei dieser Frage muss Bürgermeister Ockel nicht lange zögern und antwortet, dass bei dem Abschnitt zwischen Langen und Frankfurt die besonderen Herausforderungen eindeutig im Na-

turschutz liegen. Sowohl bei Neu-Isenburg als auch auf Frankfurter Stadtgebiet müssen zum Beispiel Flächen aus dem Bannwald herausgelöst werden. Dies lässt sich nur umsetzen, wenn alle zuständigen Behörden – auch die Naturschutzbehörde und das Forstamt – eingebunden sind.

Die Nutzung

Bürgermeister Ockel antwortet auf die Frage nach der Akzeptanz des Radschnellwegs, dass die Nutzung steigt und er sie zufriedenstellend findet. Nun konnte man am 16. März dieses Jahres im Darmstädter Echo lesen, dass der Radschnellweg die angestrebten Zahlen verfehlen würde. Ja, das ist (noch) so. Aber muss man hier nicht auch offen und ehrlich einräumen, dass neue Gewohnheiten ihre Zeit brauchen? Menschen steigen nicht von heute auf morgen vom Auto aufs Rad um. Ich bin außerdem davon überzeugt, dass der Radschnellweg sein Potenzial erst dann richtig entfalten können, wenn er auch in die größeren Orte hineinführt. Solange ich als Pendlerin in der Dämmerung oder Dunkelheit fürchten muss, im Frankfurter Stadtwald auf unbefestigten Wegen zu Fall zu kommen, meide ich die Strecke. Hier bin ich sicher nicht die Einzige.

Die Nutzungszahlen, die sich aus den Zählstellen ablesen lassen, zeigen darüber hinaus ein interessantes Phänomen. Der Radschnellweg dient eben nicht nur als Alltagsweg für Pendler*innen, sondern ist auch eine beliebte Freizeitstrecke. Über 2.600 Radfahrende am 1. Mai des letzten Jahres sprechen für sich. Fährt man dort am Wochenende, stellt man schnell fest: Der Radschnellweg ist samstags und sonntags ein Ort für Familien. Dann sind zahlreiche Eltern und Großeltern mit ihren (Enkel-)Kindern unterwegs. Man sieht aber auch Ältere, denen der Radschnellweg vielleicht einfach das Gefühl der Sicherheit gibt, das sie brauchen, um überhaupt aufs Rad zu steigen. Als ich an der Radschnellweg-Engstelle in Wixhausen anhielt, um einige Fotos zu schießen, kam ich mit einem Herrn ins Gespräch, der mir sagte, dass er als über 90-Jähriger hier die Möglichkeit hätte, sich täglich sicher fortzubewegen. „Der Radschnellweg ist für mich genau richtig. Ich radle darauf noch so viel und so lange wie möglich“, sagte er mir, schwang sich aufs Rad und fuhr weiter.

Und was passiert in Darmstadt?

Für den Bereich der Kernstadt wurden vor einigen Jahren verschiedene Routen entwickelt. Dabei kristallisierte sich der „Gerade Gustav“ – von Norden kommend über die Frankfurter Straße, Kasinostraße, Neckarstraße und Heidelberger Straße – als die beste Option heraus (vgl. Magazin Kettenblatt 2/2019). Wie es hier weitergeht, wollte ich von Johanna Grön, Sachgebietsleiterin Nahmobilität bei der Stadt Darmstadt, wissen. „Auf bebautem Gebiet gibt es nicht den Platz wie außerhalb“, antwortete sie und ergänzte, dass wir innerorts nicht die gleichen Radschnellwegstandards werden erreichen können wie außerhalb. Wer die Kasinostraße kennt, glaubt ihr gerne. Der Planungsprozess ist hier unbestritten besonders komplex. Allerdings ist hier auch die größte Wirkung für den Radverkehr zu erwarten. Als ADFC Darmstadt-Dieburg werden wir immer wieder von Radfahrenden angesprochen, wann es denn endlich auf der Kasinostraße vorangeht. Daraus leiten wir die Erwartung ab, dass die Stadt die Entwurfsplanung und anschließende Realisierung kontinuierlich vorantreibt. Denn – ich zitiere erneut Johanna Grön: „Das Projekt hat Strahlkraft.“ Wenn die Stadt Darmstadt hier in die weitere Umsetzung des Projekts Radschnellweg kommt, wird das eines der sichtbarsten Projekte für den Radverkehr sein.

Helga Hofmann

Radforum Südhessen

Das Radforum Südhessen gibt es schon eine ganze Weile. Ein Rückblick mit Fazit.

Das Radforum Südhessen wurde 2017 durch die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) ins Leben gerufen, um Akteure der Radmobilität in Städten und Gemeinden aus den Kreisen Bergstraße, Darmstadt-Dieburg, Groß-Gerau und dem Odenwaldkreis sowie der Stadt Darmstadt miteinander zu vernetzen.

Die Anfänge

Die ersten drei Veranstaltungen fanden 2017 im Hofgut Guntershausen mitten im Naturschutzgebiet Kühkopf statt und wurden von Uwe Petry vom Planungsbüro VAR+ moderiert. Der damalige Bürgermeister von Michelstadt, Stephan Kelbert, staunte dabei über den zunehmenden Radverkehr im Zuge des Pedelecs-Booms in seiner Stadt.

2018 übernahm die ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain, <https://ivm-rheinmain.de/ivm/>) die Moderation der Veranstaltungen. Wiederkehrende Themen sind seitdem:

- die geplanten Radschnellweg-Projekte in der Region
- die Radverkehrskonzepte der Landkreise
- der Schulverkehr
- Verkehrsexperimente
- Verknüpfung Radverkehr / ÖPNV
- Lehre und Forschung im Bereich der Radverkehrsplanung
- Wegweisungskonzepte, Routenplaner und Meldeplattform Radverkehr

Corona und Pop-up Bikelandes

Das Radforum Südhessen überstand die Corona-Pandemie (2020-2022) dank Videokonferenz-Technik. Während der Pandemie wurden in Darmstadt sogenannte Pop-up Bikelandes ausprobiert und später auch verstetigt. Darüber berichtete der damalige Radverkehrsbeauftragte der Stadt, Peter Roßteutscher, in der ersten Präsenz-Veranstaltung des Radforums nach Corona im Mai 2023 im Rahmen einer kurzen Exkursion in der Neckarstraße. Eine weitere Exkursion des Radforums führte im November 2023 zum Abschnitt des Radschnellwegs Darmstadt-Frankfurt bei Wixhausen, der gerade gebaut worden war. Aus langjährigen Träumen können langsam Realitäten für den Radverkehr im Alltag entstehen, so die klare Botschaft aus diesen Exkursionen.

Fazit

Nach 14 Veranstaltungen in acht Jahren ist das Radforum Südhessen mittlerweile etabliert. Es ermöglicht den regelmäßigen Austausch unter den Akteuren der Radmobilität auf regionaler Ebene. Zwar sind nicht alle Kommunen mit dabei, aber einige Städte und Gemeinden nutzen offensichtlich das Radforum, um voneinander zu lernen und bessere Rahmenbedingungen für den Radverkehr zu schaffen. Insofern ist das Radforum Südhessen ein bemerkenswerter Erfolg.

Klaus Görgen und Xavier Marc

Radweg Eberstadt-Seeheim

Nach mehr als 30 Jahren ist eine sichere und direkte Radverkehrsverbindung endlich im Kommen.

Seit den 90er Jahren steht der Bau eines Radwegs entlang der L3100 zwischen Eberstadt und Malchen (Gemeinde Seeheim-Jugenheim) im Gespräch. Auf den beidseitigen schmalen Seitenstreifen wurden mehrere Radfahrende und Fußgänger getötet.

Hessen Mobil plant zwei Abschnitte einheitlich

Der neue Radweg soll 2026/2027 zwischen der Fahrbahn und den Straßenbahngleisen gebaut werden. Dafür entfallen in Zukunft beide Seitenstreifen, um die Fahrbahn entsprechend nach Westen zu verlegen und Platz für den Radweg zu gewinnen.

Die Weiterführung des Radwegs von Malchen bis Seeheim plant Hessen Mobil bereits, ebenfalls zwischen Fahrbahn (ohne Seitenstreifen, nach Westen verlegt) und Straßenbahngleisen. Der Knotenpunkt Malchen soll vollsignalisiert und die Haltestellen für den Schienenersatzverkehr (SEV) bei Malchen barrierefrei umgebaut werden.

Die Planung für diesen Abschnitt steht dennoch erst am Anfang. Gebaut wird erst (viel) später.

Kranke Bäume und ein problematischer Wirtschaftsweg

Zwar liegt zwischen Malchen und Seeheim ein Wirtschaftsweg östlich der Straßenbahnschienen, auf dem Radfahrende und Fußgänger aber oft miteinander in Konflikt geraten, zum Beispiel bei Malchen, wo er extrem verwinkelt und wenig einsehbar

ist. Zudem müssen im Verlauf die Straßenbahngleise zweimal überquert werden, weshalb es zu einigen tödlichen Unfällen kam.

Für den Radweg müssen einige Bäume bei Malchen weichen, was der Baulastträger (Land Hessen) mit Ersatzpflanzungen kompensieren muss. Diese Bäume stehen ohnehin zu dicht an den Straßenbahngleisen, weswegen die HEAG Mobilo sie regelmäßig kappen lässt, um die Oberleitung zu schützen. Ein von Hessen Mobil beauftragtes Gutachten belegt, dass diese immer wieder gekappten Bäume sowieso keine gesunde Zukunft mehr hätten.

Unser Fazit

Hessen Mobil hat eine kluge und wegweisende Planung hingelegt, bei der es nur Gewinner gibt. Ohne Flächen zusätzlich zu versiegeln, bekommen Autofahrer*innen eine sanierte Fahrbahn, Radfahrende Pendler und Schüler*innen eine sichere und direkte Radverbindung, Spaziergänger einen deutlich weniger befahrenen Wirtschaftsweg, SEV-Fahrgäste neue barrierefreie Haltestellen.

Wir empfehlen der Gemeinde Seeheim-Jugenheim mit Nachdruck, im eigenen Interesse das Vorhaben, das übrigens vom Land Hessen voll finanziert wird, konstruktiv zu unterstützen bzw. mitzugestalten.

Xavier Marc

Von Roßdorf nach Portugal

Auf europäischen Radrouten durch drei Länder



Foto: F. Marx

Im Zentralmassiv.

Von zu Hause nach Südportugal zu radeln – das war unser Traum, den wir uns nach dem Ausstieg aus dem Job erfüllen wollten. Im Prinzip hatten wir uns keine Zeitbegrenzung gesetzt, am Ende wurden es viereinhalb Monate. Geplant hatten wir die grobe Richtung, aber wir wollten uns immer offenhalten, wo wir am nächsten Abend übernachten und welche exakten Strecken wir nehmen würden. Wir sind verschiedenen Eurovelo (EV) Routen und nationalen Radrouten wie „voies vertes“ in Frankreich, „vias verdes“ in Spanien und „ecovia“ in Portugal gefolgt. Die konkrete Tagesplanung haben wir online mit komoot gemacht. So wurden es fast 4.400 km Fahrradstrecke durch Deutschland, Frankreich, Spanien und Portugal.

Bei großer Hitze ging es im Juli den Rhein hoch bis Mulhouse, dann bequem auf Radwegen an Flüssen und Kanälen den EV6 entlang – an der Doubs, an Kanälen, der Saône und Loire bis Digoin. Es waren viele Familien unterwegs, für die der Radweg hervorragend geeignet ist, da er autofrei, asphaltiert und nahezu ohne Steigung verläuft. Die schönen Zeltplätze sind in unterschiedlichen Etappenlängen zu finden. Zwischendurch haben wir auch mal die Räder stehen gelassen und sind aufs Kanu umgestiegen.

Der zweite Abschnitt ging dann über das Massif Central vom Allier zur Dordogne. Unterwegs haben wir im Internet von dem Radweg „La Vagabonde“ gelesen, dem wir auf einsamen Sträßchen durch wunderschöne kleine Orte über die Berge bis ins Tal der Dordogne gefolgt sind. Diese Radstrecke war ein absolutes Highlight, da sie verkehrssarm mit mäßigen Steigungen durch einsame Landschaft führt. Die beiden Departements Creuze und



Foto: A. Seeberg

Kantabrien: Mit der Fähre über Meeresbuchten

Corrèze haben die geringste Einwohnerdichte Frankreichs. Hier war aber ein anderes Radpublikum unterwegs: nur noch wenige junge Leute, die längere Tagesetappen absolvierten als wir.

An der Dordogne gab es mehr Verkehr und weniger Radwege. Der Fluss ist im Mittellauf bei Paddler*innen sehr beliebt; auch hier sind wir wieder ein paar Tage mit geliehenen Kanus durch die traumhaft schöne Flusslandschaft gepaddelt. Dann ging's auf dem EV3 Richtung Bordeaux rein und raus aus der Stadt jeweils auf einem Bahnradweg. Bordeaux ist eine spannende Stadt, durch die man sehr gut mit dem Fahrrad geleitet wird. Am Atlantik trafen wir auf den EV1 „La Vélodyssée“, dem wir nach Süden auf eigenen, meist asphaltierten Radwegen, oft in Kiefernwäldern und Dünen nah am Meer, folgten. Die hohen Wellen laden eher zum Wellenhopsen als zum Schwimmen ein. Auf dem Radweg war auch nach den französischen Sommerferien immer noch viel los.

Ende August hatten wir die spanische Grenze erreicht. Dort war der Spaß auf eigenen Radwegen, die uns seit Bordeaux begleitet hatten, erst einmal vorbei. Aus diesem Grund und wegen schlechten Wetters fuhren wir bis Bilbao mit dem Zug. Das geht an der nordspanischen Atlantikküste sehr gut.

Noch war uns nicht klar, wie wir durch Nordspanien kommen wollten. Durch die Berge oder südlich der Berge über den EV3, den Jakobsweg, den es auch als Radweg gibt? Da stießen wir in Bilbao zufällig in einem Buchladen auf einen spanischen Radführer des „El camino del norte“. Dieser Route folgten wir viele Etappen an der Küste, unterbrochen durch kurze Zugfahrten und Ausflüge in die Berge. Die Landschaft dieser autonomen Regionen Kantabriens, Asturiens und Galizien gefiel uns sehr gut. Auf den letzten beiden Etappen des Jakobswegs nach Santiago de Compostela verlief die Radroute oft gemeinsam mit den Pilgern. Es war ein besonderes Erlebnis, sehr beeindruckend – alle haben das gleiche gemeinsame Ziel! Wir aber strebten Portugal entgegen, von Vigo bis zur Grenze immer direkt am Meer entlang.

In Portugal ging es den EV1 entlang der Atlantikküste, die zunächst flach, dann mit Steilküste, aber immer mit hohen Wellen aufwartete. Die portugiesischen Städte Porto, Coimbra und Lissabon beeindruckten uns sehr, aber Fahrradstädte sind sie alle drei nicht! Hier fahren nur wenige Einheimische mit dem Rad. Ab Lissabon hatten wir genug vom Meer und radelten ins Lan-

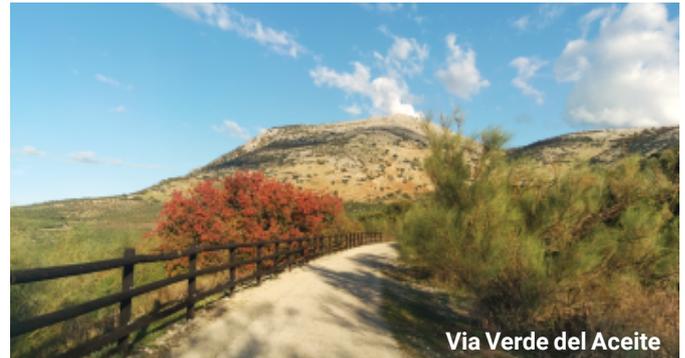


desinnere durch das einsame Alentejo bis an die Algarve. Einsame Straßen und Feldwege führten durch Korkeichenwälder und karge Hügel. Wir übernachteten in Unterkünften auf ehemaligen Bauernhöfen, da wir Mitte Oktober in Lissabon unsere Zeltausrüstung nach Hause geschickt hatten. Auch das Alentejo empfanden wir als eines der Highlights unserer Reise.

Die Ankunft an der Algarve kam einem Kulturschock gleich. Bebauung zum Teil kilometerlang an der Küste entlang, auch Ende Oktober noch voller Tourist*innen. Die Radroute EV1, auf der wir bis zum Cabo Sao Vicente an die Südwestecke Europas fahren, verlief nicht immer auf autofreien Wegen. Auf diesem Radfernweg fahren wir die portugiesische Südküste entlang bis zur Grenze nach Spanien, wo wir dann den Atlantik in Richtung der Mitte Andalusiens verließen.

Hier wollten wir Sevilla, Cordoba und Granada – städtebauliche, kulturelle und geschichtliche Perlen – besuchen. In Andalusien radelten wir auf Bahntrassenradwegen, Bus und Bahn überbrückten die Lücken dazwischen. Diese gut ausgebauten Vias Verdes begeisterten uns völlig. Sie führten steigungsarm durch einsame Berge, nicht enden wollende Olivenplantagen (Via Verde del Aceite), karge Hochebenen und ausgetrocknete Flussläufer. Am Ende des letzten Bahnradweges Via Verde del Sierra de Baza stiegen wir in Huércal-Overa in der Provinz Almeria mit den Rädern in den vorher gebuchten Nachtbus nach Barcelona ein.

Fortuna Marx, Andreas Seeberg



Zum Radfahren auf Straßen:

Das Fahren auf Straßen haben wir in Frankreich, Spanien und Portugal sehr unterschiedlich erlebt. Während man in Frankreich auf kleinen, verkehrsarmen Landstraßen angenehm radeln kann und die Städte inzwischen oft eine bessere Fahrradinfrastruktur haben als in Deutschland, war das Fahren auf größeren Landstraßen weniger entspannend. Geringe Überholabstände auch bei freier Straße und Überholen trotz Gegenverkehr waren keine Seltenheit. Und dies, obwohl in Frankreich viele radelnde Menschen unterwegs sind.

In Spanien war dies ganz anders: Fast alle Autos nutzten die gesamte Straßenbreite, um genügend Abstand beim Überholen zu halten und warteten mit dem Überholen, wenn Gegenverkehr keinen ausreichenden Abstand erlaubte. Diese Erfahrung war unabhängig davon, ob dies PKW oder LKW waren. Dabei haben wir in Spanien viel weniger Radfahrer*innen gesehen als in Frankreich. Aber es stehen viele Schilder an den Straßenrändern, die auf den erforderlichen Mindestabstand zu Fahrrädern hinweisen – deutlich mehr als in Frankreich oder Portugal, auch mehr als in Deutschland.

Das Fahrverhalten in Portugal war wieder ähnlich wie in Frankreich. Allerdings sind Fahrräder in Portugal kaum im Straßenbild zu sehen. Dies galt auch für die portugiesischen Städte, durch die wir durchgekommen sind.

Fahrradmitnahme in Bahn und Bus:

Zwischendurch nutzten wir ab und zu Bahn oder Bus, um weniger schöne Etappen oder verkehrsstarke Vorstadtstraßen zu vermeiden. Mit wenigen Ausnahmen haben wir gute Erfahrungen gemacht.

In Frankreich kann man – ähnlich wie in Deutschland – Räder in den TER-Nahverkehrszügen mitnehmen, meist ohne Reservierung, aber auch nur so lange Platz ist. Die Preise sind dort aber erheblich teurer als in Spanien und Portugal und TER-Züge fahren auf den Nebenstrecken nur wenige Male pro Tag.

In Spanien ist die Mitnahme im Nahverkehr zwar auch möglich, aber es gibt kein flächendeckendes Netz: Außer den Cercanía-Zügen in Nordspanien sind Nahverkehrszüge eher auf den Umkreis der großen Städte begrenzt. Daneben gibt es auf einigen Strecken noch sogenannte Mitteldistanz-Züge, die manchmal Räder mitnehmen, aber nicht immer. Diese Information bekommt man aber leider nicht auf der RENFE-Homepage, sondern nur vor Ort am Bahnhof.

In Portugal ist das Bahnnetz nicht sehr dicht, und auch hier ist in den schnellen Zügen keine Fahrradmitnahme möglich, im Nahverkehr aber unproblematisch. Im Gegensatz zu Spanien fahren auf allen Strecken auch Nahverkehrszüge, allerdings ohne Taktverkehr und deutlich seltener als in Deutschland.

In Spanien und Portugal haben Überlandbusse eine viel größere Bedeutung als bei uns. Fahrpläne und Tickets stellt das Internet problemlos bereit. In Portugal sind wir mit Rede Expressos gefahren, in Spanien mit ALSA. In den Beförderungsbedingungen ist jeweils festgelegt, dass Fahrräder verpackt und ggf. das Vorderrad demontiert sein muss. In den meisten Fällen konnten wir unsere Räder aber komplett und ohne Hülle in die Gepäckräume hineinlegen. Nur einmal weigerte sich der Busfahrer, uns so mitzunehmen. Danach haben wir uns im Outdoorhandel einfache Fahrradhüllen besorgt, die wir aber auch nur einmal gebraucht haben.



Ladys-Camp Mallorca

Mit vereinter Frauenpower hoch hinaus



Foto: Simone Evans

In zwei Leistungsgruppen die Insel erkunden.

Stell dir vor, du willst nach Mallorca und alles ist fertig für dich vorbereitet: Anreise, Hotel, ein auf dich eingestelltes Rennrad mit passendem Team-Outlet und ein abwechslungsreiches Programm mit einer Gruppe radsportbegeisterter Frauen. Das Ganze begleitet von kompetenten und herzlichen „Guidinnen“.

So erging es uns 16 deutschen und Schweizer Ladys, als wir am gleichnamigen einwöchigen Huerzeler Camp im Oktober 2024 mit Basis im Grupotel Maritimo, Playa de Muro, im Norden Mallorcas teilnahmen. In zwei flexibel wählbare Leistungsklassen mit einer Fahrgeschwindigkeit von durchschnittlich 20 bis 24 Kilometern pro Stunde aufgeteilt, erklimmen wir gemeinsam so einige Anstiege, erkundeten die wunderschöne Landschaft abseits der Touristenmeilen und kräftigten und entspannten uns beim begleitenden Rahmenprogramm.

Gemeinsam ans Ziel

Nach einem informativen Kennenlernabend ging es gleich am Sonntag los mit einer Einrolltour von ca. 40 Kilometern. Ich wählte die „gemütlichere“ Variante mit 200 Höhenmetern von der Playa de Muro an der Küste entlang Richtung Süden, über Can Picafort ins Landesinnere nach Muro und zurück. Hierbei konnten wir uns sowohl an das Fahren in der Gruppe gewöhnen als auch auf die Schönheit der Strecke konzentrieren.

Am nächsten Tag wollte ich es dann wissen und radelte in der schnelleren Gruppe knapp 80 Kilometer und 480 Höhenmeter Richtung Norden nach Alcúdia, Cala Sant Vicenç am Balearen-See, dann Richtung Süden nach Pollençà, Campanet, Búger, Muro, wieder an die Küste bei Can Picafort und zurück. Das war schon deutlich herausfordernder. Aber auch hier wurde auf jede persönlich eingegangen und das Erlebnis als Gruppe im Fokus behalten.

Am Dienstag gab es dann bei den „Gemütlichen“ gut 80 Kilometer und 500 Höhenmeter von der Playa de Muro nach Sa Pobla, Inca, Binnisalem, Lloseta und zurück. Hier wurden wir allerdings ausgebremst von einem heftigen Unwetter, wovon es in diesem Herbst mehr und heftigere gab als üblich. Alleine hätte ich nun die Segel gestrichen und nach einem Transport zurück zum Hotel gesucht. Der Zusammenhalt, die Kraft und die Motivation in der Gruppe gaben uns aber das Durchhaltevermögen und die Sicherheit, den beschwerlichen Weg per Pedale durch die Wassermassen auf uns zu nehmen. Hinterher waren wir noch dazu mächtig stolz auf unsere heldinnenhafte Leistung und feierten uns gebührend!

Kleine Auszeit vor der Königinnen-Etappe

Am nächsten Tag sah das Programm eine Erholungsphase zur individuellen Gestaltung vor, mit Ausflügen, Massage oder Zeit am Pool. Am Donnerstag stand dann die „Königinnen-Etappe“ auf dem Plan. In der inzwischen deutlich gesteigerten langsameren Gruppe ging es dabei über 72 Kilometer und 800 Höhenmeter nach Pollençà, dem idyllischen Kloster Lluc, Caimari, Campanet und zurück. Eine tolle Abfahrt mit atemberaubend schönen Serpentinaen sowie Aus- und Weitblicken in die Natur belohnten noch mehr als erträumt für die Mühe des Anstiegs.

Am letzten Tag folgten weitere 62 Kilometer und 350 Höhenmeter nach Santa Margalida, Maria de la Salut, Sineu mit dem Besuch der öffentlichen Radrennbahn (ein besonderes Erlebnis), Llubí, Sa Pobla und zurück.

Bildung, Kräftigung und Entspannung

Das Ganze wurde neben den gemeinsamen Mahlzeiten und Abenden begleitet von Yoga-, Mobilisierungs- und Kräftigungseinheiten am Strand und im Hotel sowie Tutorials und Workshops zu den Themen Schlauchwechsel, Fahrtechnik, Training, Ernährung und Regeneration.

Einfühlsam, kompetent und ortskundig

„Huerzeler - Das Radsport Erlebnis“ kam bereits in den 1980er Jahren als ein Pionier des Rennradurlaubs auf die Insel. Mittlerweile ist die Rennradkultur auf Mallorca allgegenwärtig und es findet sich für jeden und jede das passende Umfeld: von idyllischen Ortschaften und Buchten über Landstraßen bis ins herausfordernde Tramuntana-Gebirge und UNESCO-Weltkulturerbe mit spektakulären Ausblicken aufs Meer.

Die Idee für ein reines Frauen-Camp kam erst vor wenigen Jahren auf und fand mit **Anja Schülke** eine bestens geeignete Guidin: Seit vielen Jahren als Radtouren-Leiterin auf Mallorca aktiv, hat sie bisher alle Ladys-Camps für Huerzeler geführt. Als erfahrene Fitnesstrainerin, Triathletin und Yogalehrerin hat die Süddeutsche ein ganzheitliches Verständnis für die Herausforderungen des Rennsports und die Bedürfnisse der Teilnehmerinnen.

Simone Evans unterstützt seit 2024 ihre Kollegin. Die passionierte Schweizer Mountainbikerin ist ebenfalls schon lange in der Fahrradwelt aktiv, auch auf dem Rennrad, und ist ausgebildete Yogalehrerin und Ayurveda-Ernährungs- und Massage-Therapeutin. 2025 begleiten sie weitere Ladys-Camps auf Mallorca im Frühling und Herbst.

Anja Wagner

E-Bikes: immer leichter und smarter

Rasante Fortschritte in der Entwicklung

Rund 16 Millionen E-Bikes gibt es inzwischen in Deutschland. Bis jetzt war es einfach zu erkennen, ob jemand ein E-Bike fährt oder nur mit der eigenen Muskelkraft vorankommt. Doch die Entwicklungen sind rasant.

Zur weltgrößten Technologiemesse, der Consumer Electronics Show (CES) in Las Vegas, stellte der aus Hongkong stammende Hersteller Urtopia im Januar eine atemberaubende Neuentwicklung vor, die wie ein Lauffeuer durch die Medien ging.

Titanium Zero als leichtestes, stärkstes und haltbarstes E-Bike der Welt vorgestellt

Mit dem Titanium Zero wurde zu Beginn des Jahres ein leistungsfähiges elektrisches Rennrad präsentiert, das nur 10,8 Kilogramm auf die Waage bringt. Der aus dem 3D-Drucker stammende Titanrahmen beherbergt Motor und Akku. Damit ist gleichzeitig ein schlankes und minimalistisches Design gelungen. Der somit kaum wahrnehmbare 1,2 Kilogramm leichte Motor (Quark DM1.2) bringt ein Maximaldrehmoment von 65 Newton-Metern und liegt damit im oberen Mittelfeld auch im Vergleich zu anderen, gewichtigeren Modellen. Die 12-Gang-Kettenschaltung ist vollelektronisch und erlaubt präzises und schnelles Schalten ohne mechanische Kabel.

Das Titanium Zero gilt damit aktuell als das leichteste, stärkste und haltbarste E-Bike der Welt. Allerdings soll es nicht in die Serienproduktion gehen, sondern als Inspiration für weitere Modelle dienen. Das Ende der Fahnenstange ist hier offenbar noch nicht erreicht.

Der Wettbewerb wird zu weiteren Innovationen führen

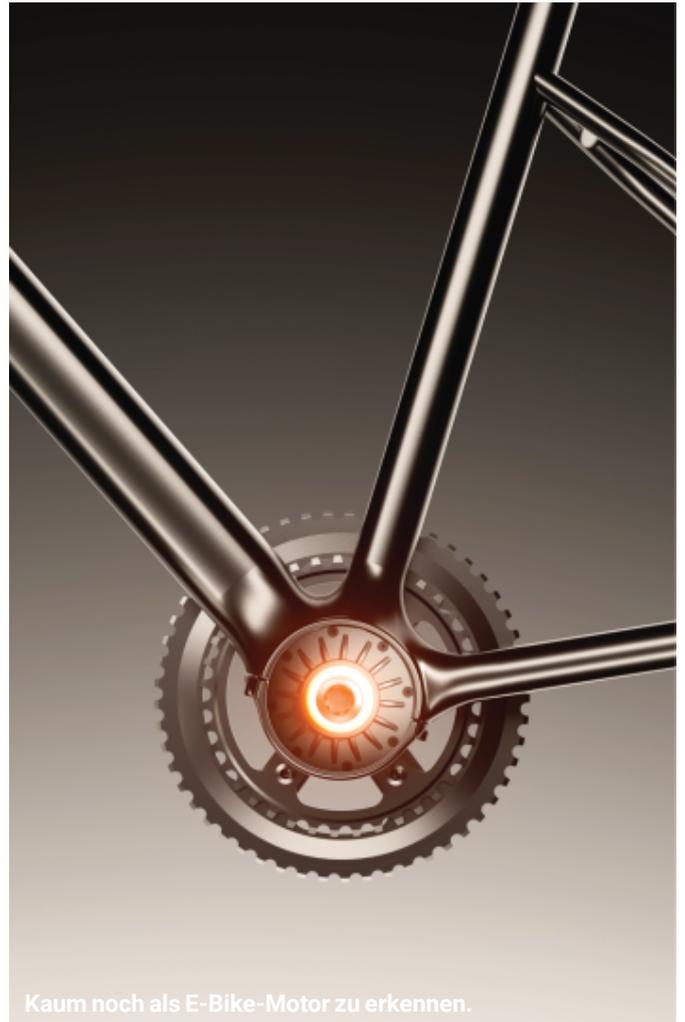
Und es gab und gibt noch weitere Firmen, die daran arbeiten, leichtere E-Bikes zu produzieren: Der österreichische Hersteller Vello präsentierte bereits vor drei Jahren ein E-Faltrad mit einem Gewicht von unter 10 kg. Es verfügt über einen patentierten Volltitan-Faltrahmen, der nur 1,9 kg wiegt, und lässt sich in nur 8 Sekunden zusammenfallen oder aufbauen.

Mit Dennis Freiburg schaffte es außerdem ein deutscher Entwickler schon vor gut fünf Jahren mit einem knapp 7 kg schweren E-Bike ins Guinness-Buch der Rekorde. Dieses Prototyp-Bike verwendet einen selbst entwickelten Reibrollenantrieb am Hinterrad. Allerdings war bei den älteren Modellen die Reichweite noch vergleichsweise gering.

Weitere Hersteller wie Remsdale aus Baden-Württemberg oder Vivax Drive aus Tirol waren ebenfalls vorne mit dabei: Der Vivax-Antrieb war schon vor einigen Jahren bekannt für sein geringes Gewicht und seine unauffällige Integration. Jedoch kam Vivax Drive nicht durch die Corona-Krise hindurch.

Es ist zu erwarten, dass der Wettbewerb um das leichteste E-Bike der Welt immer weiter zu Innovationen führen wird. Dabei werden kontinuierlich neue Materialien eingesetzt und Antriebssysteme entwickelt, die das Gewicht weiter reduzieren und gleichzeitig die Leistung verbessern. Aktuell sind schon Reichweiten von 200 Kilometern und mehr machbar. Die Ladezeiten werden gleichzeitig immer kürzer. Digitale Funktionen wie GPS-Tracking oder Diebstahlschutz ergänzen das smarte Angebot. Hersteller setzen außerdem zunehmend auf recycelbare Materialien und umweltfreundliche Akkus.

Zusätzlich sind E-Bikes heute keine Nischenprodukte mehr, sondern dominieren den Fahrradverkehr. Damit drücken sie zu-



Kaum noch als E-Bike-Motor zu erkennen.

Foto: Urtopia

nehmend einen nachhaltigen, modernen Lebensstil aus und sind zu neuen Statussymbolen geworden.

Künstliche Intelligenz hält Einzug in die Fahrradwelt

Doch damit nicht genug: Auch die Künstliche Intelligenz hält Einzug in die Fahrradwelt! Schon auf der Eurobike 2023 in Frankfurt am Main präsentierte Urtopia das weltweit erste smarte E-Bike mit Sprachinteraktion, das von der integrierten ChatGPT-Technologie angetrieben wurde. Damit setzte das Unternehmen neue Maßstäbe. Das Carbon 1 Pro von Urtopia wiegt heute zwar noch 17 Kilogramm, unterstützt aber per integriertem KI bei der Fahrt.

Auch Bosch, ein führender Anbieter von E-Bike-Systemen, hat hier bereits mehrere Lösungen im Repertoire: So analysiert die KI das individuelle Fahrverhalten des Nutzers und erstellt darauf basierend individuelle Routenvorschläge. Der Ladezustand der Batterie wird geprüft und mit dem gewünschten Ziel abgeglichen. Gleichzeitig schaltet sich der Motor nur ein, wenn Bedarf besteht, um so besonders für längere Touren größere Reichweiten zu erzielen.

Die Integration von KI in E-Bikes verspricht ein sichereres, effizienteres und personalisierteres Fahrerlebnis. Mit fortschreitender Technologie-Entwicklung werden E-Bikes zunehmend zu intelligenten, vernetzten und immer leichter werdenden Begleitern im Straßenverkehr.

Anja Wagner

Antrieb mit Biss

Zahnriemen: die Hightech-Alternative zur Fahrradkette

Am Anfang der Geschichte des muskelgetriebenen Zweirades gab es große technische Herausforderungen, die Antriebsleistung auf die Fahrbahn zu bringen. Mit besseren Straßen und besserer Bereifung wurden die Vorderräder mit direktem Kurbelantrieb immer größer, um schneller fahren zu können. Das Hochrad war geboren. Leider fiel man auch leichter über das Vorderrad, was aus knapp zwei Metern Höhe sehr unangenehm war.

Die Kette für das Sicherheitsrad

Die technische Lösung war, die Kurbel vom Rad zu lösen und die Kraft mit anderen Mitteln auf das Hinterrad zu übertragen. Die wirkenden Kräfte sind nicht zu verachten. Wenn ein leichter 90-kg-Mann sich auf das Pedal stellt, verdoppelt sich aufgrund der Hebelverhältnisse von Kurbel und Kettenrad die Gewichtskraft mal eben auf 180 kg Zugkraft, bei Antritt noch mehr.

Die Lösung für dieses Problem ist ein Kettenantrieb. In seiner einfachsten Form ist der Kettenantrieb nicht sehr effizient. Im Laufe der Zeit wurde er von der simplen Blockkette zur heutigen Hightech-Rollenkette für bis zu aktuell 13 Ritzel einer Ketten-schaltung weiterentwickelt. Diese ultra schmalen Ketten sind allerdings auch recht verschleißanfällig. Das freut zwar den Hersteller, nicht aber den Radfahrer oder die Radfahrerin, die ein möglichst wartungsarmes Fahrrad suchen. Der Wartungsaufwand und das Kettenfett machen die Fahrradkette zu einer weniger geliebten Komponente des Fahrrades.

Wartungsarm und wenig Verschleiß?

Auf der Suche nach einem wartungsarmen, verschleißfesten Antrieb wurden auch der Keilriemen und die Kardanwelle ausprobiert. Diese waren jedoch zu ineffizient oder zu schwer, um sich durchzusetzen. Beide waren frei von äußerem Schmierstoff. Der Riemen war auch noch wesentlich leichter als der Kardanantrieb, konnte aber keine hohen Kräfte übertragen.

Der Schlupf auf den Riemenrädern bei hohen Kräften wurde beseitigt, indem man dem Riemen Zähne verpasste. Aber erst die Verwendung von hoch zugfesten Fasern im Kern des Rie-

Hier kommt die Kettenstrebe von oben, deshalb muss der Rahmen nicht geteilt werden. Gut zu sehen: das verschiebbare Ausfallende mit Spannschraube.



Foto: Burkhard Walger

mens, z. B. aus Aramid (Kevlar) oder Carbon, macht den Riemen für das Fahrrad wieder interessant. Die ersten Zahnriemenantriebe hatten den Nachteil, dass die Riemenräder aus Kunststoff bestanden und für die Zähne vollständige Rundkerben vorhanden waren. Diese setzten sich gerne mit Schmutz oder Schnee zu. Das machte den Antrieb schwergängiger und verschleißanfällig.

Heureka

Vor nicht allzu langer Zeit kam ein findiger Kopf schließlich auf die Idee, den „Boden“ der Kerben möglichst schmal, die Flanken aber so breit wie den Riemen zu machen. Dadurch wurde der Dreck nach innen rausgedrückt. Die Riemenräder werden in dieser Form aus stabilem Metall gefertigt. Diese Anordnung ist heute der Standard bei Riemenantrieben für Fahrräder.

Man findet sie bei den etwas teureren Rädern, E-Bikes und auch E-Lastenrädern. Es gibt sie in verschiedenen Qualitäten, die sich natürlich im Preis unterscheiden. Sollte mal ein Ersatz fällig sein, sollte man tunlichst nur die Qualitätsstufe kaufen, die der Hersteller des Rades angibt. Mit einem billigen Riemen für einen Café-Cruiser hat man bei einem Lastenrad nicht lange Freude.

Immer in der richtigen Stimmung

Ein Zahnriemen ist natürlich ein geschlossener Kreis, während die Fahrradkette eine Trennstelle hat, auch Kettenschloss genannt. Damit kann sie um die Kettenstrebe eines Diamantrahmens herum montiert werden. Für einen geschlossenen Riemen muss der Diamantrahmen eine Trennstelle haben – oder eben keine Kettenstrebe klassischer Prägung. Bei manchen Rahmen kommt ein massiver Holm oberhalb des Antriebs der Hinterachse zur Hilfe, so dass der Riemen immer unterhalb des Rahmens bleibt.

Bauartbedingt muss ein Zahnriemen recht stark gespannt werden. Das wird möglich, indem der Teil des Rahmens mit der Hinterachse – das Ausfallende – im Rahmen verschiebbar ist. Zum richtigen Spannen gibt es eine Handy-App. Richtig gelesen, eine App! Diese ist nichts weiter als ein spezielles Stimmgerät. Für bestimmte Anwendungen des Riemens und bestimmte Naben muss nämlich eine bestimmte Tonhöhe der Riemen-spannung eingestellt werden, um einen optimalen Antrieb und möglichst wenig Verschleiß zu erzielen. Das ist mal ein Radwerkzeug, das fast jeder hat!

Preiswert?

Ein Zahnriemen aus der oberen Klasse kostet leicht mal mehr als doppelt soviel wie eine gute Kette. Durch die geringere Verbreitung sind auch die Riemenräder teurer als gewöhnliche Ritzel und Kettenräder. Zudem lässt sich ein Riemen nur mit einer Singlespeed-Nabe, einer Naben- oder einer Tretlagerschaltung kombinieren. Eine Singlespeed- oder Starrnabe kann nur Puristen oder Radakrobaten entzücken, so dass für den Alltag nur die deutlich teureren Alternativen übrigbleiben.

Ist ein Riemenantrieb also preiswert im Sinne des Wortes? Das kommt darauf an, wo und wann man fährt. Bei schlechtem Wetter auf schlechten Wegen und wenig Wartung verschleißt ein Kettenantrieb schnell, dort hat der Riemenantrieb die Nase vorn. Zählt man noch Werkstattkosten und den Nervfaktor mit ablaufenden, springenden und schmutzigen Ketten dazu, ist der Riemenantrieb auf jeden Fall „preiswert“.

Burkhard Walger

Plaudernde Ampeln

Die Handy-App Signal2x soll den Verkehr flüssiger machen

Grüne Welle oder einfach entspannt fahren und immer bei Grün an der Ampel sein? Die Handy-App Signal2x soll das möglich machen. Eigentlich wurde Signal2X entwickelt, um den Verkehr in Darmstadt zu optimieren, indem sie die Ampelphasen in Echtzeit anzeigt. Die App richtet sich sowohl an Rad- als auch an Autofahrer*innen.

Ausprobiert

Die App ist sowohl für Android als auch für Apple iOS verfügbar. Über die App-Stores der Smartphones ist sie schnell installiert. Beim ersten Start wird man eindrücklich darauf hingewiesen, dass die App ablenken könnte und dadurch ggf. Gefahren entstehen.

Hat man diese Hinweise abgenickt, kann man seine Fahrzeugart wählen und bekommt dann eine Karte mit dem aktuellen Standort angezeigt. Der Ausschnitt ist zunächst ziemlich groß und in Darmstadt mit vielen blauen Ampelsymbolen gepflastert. Nähert man sich einer Ampel, schaltet die Anzeige auf die "Ampelansicht" um.

Ich erreiche die Ampel am Traisaer Weg / Nieder-Ramstädter-Straße. Das ist mein persönliches Hassobjekt, weil man nie weiß, ob man auf einem Fahrrad von der Bettelautomatik erfasst wird oder nicht. Da wäre es doch schön, die schlaue App würde einem die verbleibende Zeit der Rotphase anzeigen. Aber Pustekuchen: Eine schöne Ansicht, aber alles in Grau mit dem Hinweis „Keine Informationen verfügbar“. Das scheint mit den Bettelampeln wohl nicht so recht zu funktionieren.

Bei der nächsten Ampel – Fußgängerampel am Böllenfalltor-Stadion – bekomme ich erst knapp 50 m vor der Ampel eine Anzeige. Die kündigt mir an, dass die Ampel rot sei und ich keine grüne Phase erreichen könne. Immerhin kann ich ablesen, wann es weitergeht. Die Zeit ist so kurz, dass ich kein Bein runternehme, sondern langsam ausbalanciere. Die nächste Ampel kann ich mit Schwung nehmen, weil ich genau im Weg-Zeit-Korridor fahre. Aha, das funktioniert also prinzipiell.

Wie funktioniert's?

Die Ampeln, über die die App Informationen holen kann, sind mit einem zentralen Computer verbunden. Diesem melden sie ihren aktuellen Zustand. Mit einem öffentlichen Zugang im Internet kann die App dann z. B. den Zustand der Ampel erfahren, die sich nach 150 m in Fahrtrichtung befindet. Mit der Position des Smartphones und der per GPS gemessenen Geschwindigkeit kann das Gerät berechnen, ob man noch im Korridor des Weg-Zeit-Diagramms für die Grünphase ist. Das setzt natürlich voraus, dass das Smartphone über einen Internetzugang via Mobilfunknetz und eingeschaltetes GPS verfügt. Für die Gen-Z selbstverständlich, für alle anderen sei es hiermit festgestellt.

Der zentrale Ampelcomputer scheint auch die Ursache zu sein, warum manche Ampeln nicht mitspielen. Diese haben aktuell keine Verbindung zum Computer und liefern damit keine Informationen.

Bringt's was?

Auf der Anzeige der App kann man die aktuell gefahrene Geschwindigkeit und eine „Tachoanzeige“ sehen, die mitteilt, ob man richtig, zu schnell oder zu langsam ist. Letztere ist leider nicht kontinuierlich, sondern hat nur die genannten drei Zustände. Wähnt man sich im grünen Bereich, fährt aber ein wenig zu langsam, ereilt einen das Rot, und das möglicherweise kurz vor der Ampel. Diese Anzeige ist also etwas zu grob. Um das zu ver-

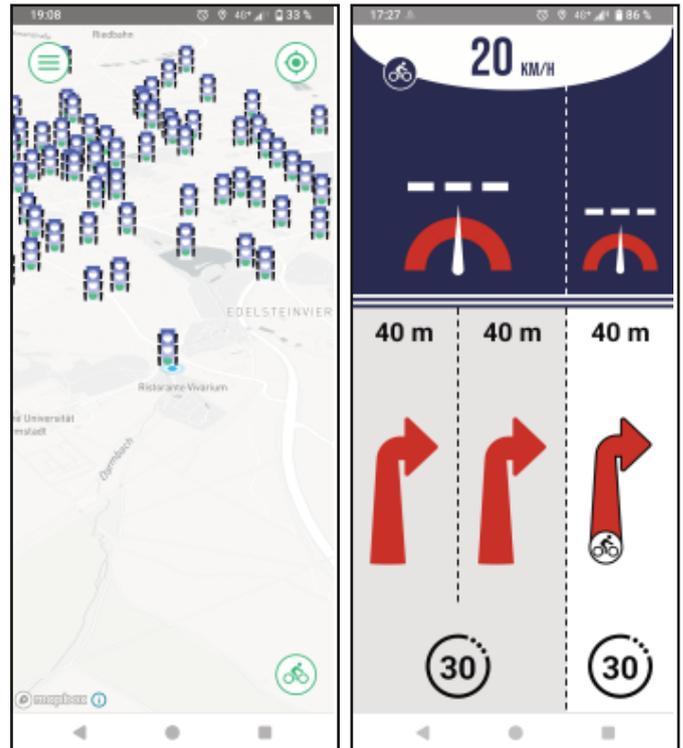


Foto: Annelie von Arnim

hindern, müsste man ständig zwischen „zu schnell“ und „richtig“ pendeln. Das kann ziemlich anstrengend werden.

Bei manchen Ampeln bekommt man bereits 200 m vorher die Information. Da kann es schon nützlich sein, sich für reintreten oder langsam machen zu entscheiden, um nicht bremsen und anfahren zu müssen.

Pro

Mit etwas Eingewöhnung kann diese App durchaus den Fahrstil etwas gleichmäßiger machen. In jedem Fall ist die Anzeige zur Restzeit der aktuellen Ampelphase nützlich. In anderen Ländern wird das übrigens schon seit Jahren mit gut sichtbaren Countdown-Anzeigen direkt an der Ampel gemacht.

Sollte es doch noch in einigen Jahren autonome oder teilautonome Fahrzeuge geben, würden diese nicht die App verwenden, könnten aber mit ihren dicken Bordrechnern das Gleiche wie die App machen. Das könnte den Verkehr günstig beeinflussen.

Die positiven Effekte könnten kräftiger ausfallen, wenn die Position im Weg-Zeit-Diagramm nicht nur mit drei festen, sondern einer kontinuierlichen Anzeige verdeutlicht wird. Die Rechenleistung aktueller Smartphones macht das locker möglich.

Con

Wenn die App mitteilt, dass man gerade etwas zu langsam ist, kann das auch zur Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit verleiten. Auf dem Fahrrad ist das weniger ein Problem.

Die optische Übermittlung der Informationen lenkt den Blick vom Verkehrsgeschehen ab. Damit reiht sie sich in die Liste anderer Ablenkungen ein, die die Verkehrssicherheit negativ beeinflussen. Zumindest im PKW könnte eine akustische Rückmeldung dieses Problem entschärfen. Deshalb gibt es ja auch die Ansagen beim Navi. Auf dem Fahrrad müsste man (kabellose) Kopfhörer tragen, durch die man sich aber nicht zu sehr von der akustischen Umgebung abschotten darf. Eine Gratwanderung.

Burkhard Walger, Annelie von Arnim

Die Hessischen Radfernwege

Mit dem Rad auf Entdeckungstour durch Hessen

Der Touristikstandort Hessen besticht durch die Schönheit und Vielfalt seiner Landschaften. Idyllische und naturnahe Flussläufe wie Eder, Lahn, Fulda und Werra, weite Ebenen wie die Wetterau, das Hessische Ried und der Goldene Grund stehen im Wechsel zu den Mittelgebirgen wie Taunus, Rhön und Vogelsberg mit ihren sanft ansteigenden Hügeln. Es gibt die Märchenwelt der Brüder Grimm in Nordhessen, den sagenhaften Odenwald, eine Stätte der Nibelungensage und geschichtsträchtige Orte wie die Keltenwelt am Glauberg sowie zahlreiche Burgen, Schlösser und romantische Städte mit Fachwerk- bzw. barocken Innenstädten.

Radtourismus ist Standortfaktor

Radtouristen können das alles auf den Hessischen Radfernwegen entdecken. Mit einer Länge von 3.400 km erschließen sie unser Bundesland in alle Richtungen ⁽¹⁾.

350 Bett + Bike zertifizierte Betriebe ⁽²⁾ bieten fahrradfreundliche Übernachtungen an.

Der Hessischen Radroutenplaner ⁽³⁾ enthält Informationen zu allen Hessischen Radfernwegen. Mit den Radfernwegen enthält er 214 Themenrouten mit einer Länge von ca. 10.000 km.

Der Fahrradtourismus ist außerdem ein wichtiger volkswirtschaftlicher Faktor.

Nach einer Studie des ADFC ⁽⁴⁾ erzeugt der Fahrradtourismus in Deutschland eine Wertschöpfung in Höhe von schätzungsweise jährlich 25 Mrd. Euro. Das ist ein wichtiger Beitrag zur Sicherung der Existenz der Gastronomie- und Übernachtungsbetriebe in Hessen.

Hessischer Radfernweg R 1 – Fuldadaradweg

Der 251 km lange Weg beginnt in Gersfeld am Fuße der Waserkuppe, der Wiege des Segelflugs. Die abwechslungsreiche Tour endet in Bad Karlshafen an der Weser. Die mit 4 Sternen ausgezeichnete Qualitätsroute eignet sich wegen der geringen Steigungen und der gut ausgebauten Radwege besonders für Familienausflüge. Ab Brembach führt der 11 km lange R 1a nach Oberweisenbrunn.

Hessischer Radfernweg R 2 – Flüsse-Tour

Der 203 km lange Radweg beginnt an der Lahn im Biedenkopf Stadtteil Wallau. Entlang der Flusstäler von Lahn, Ohm, Antruff, Lauter, Lüder, Schwalm und Sinn ist es eine gemütliche Tour. Anspruchsvoll sind die Abschnitte in Vogelsberg, Rhön und Spessart mit einem Gesamtanstieg von rund 1.700 Höhenmetern. Nach der letzten Bergetappe in Rhön und Spessart endet die Flüsse-Tour nahe der Grenze zu Bayern in Sinntal.

Hessischer Radfernweg R 3 – Spätlesereiter Radweg

Der 237 km lange Radweg verbindet die Rhön mit den Weinbergen des Rheingaus. Der Name geht auf den bischöflichen Traubenkurier zurück, der die Genehmigung zur Lese überbrachte. Eine Verspätung des Boten führte im Jahre 1775 zur Entdeckung der Spätlese. Der Weg beginnt in Tann und endet in Rüdesheim. Ab Hilders verläuft er auf der ehemaligen Schienenstrecke der Rhönbahn mit dem 1,2 km langen beleuchteten Milseburgtunnel. An den Flüssen Kinzig, Main und Rhein fährt es sich auf ebenen Strecken mühelos bis zum Ziel in Rüdesheim. Als hochwasserfreie Alternative verläuft der 22 km lange R 3a durch die Weinberge nach Eltville.

Hessischer Radfernweg R 4 – Von der Weser zum Neckar

Seinen Anfang hat er in Bad Karlshafen, sein Ende in Hirschhorn. Mit einer Länge von 403 km ist er der längste der Hessischen Radfernwege. Mit 3.568 m weist er die meisten Höhenmeter auf. Wir starten auf dem Diemelradweg. Er ist einer der wenigen mit 5 Sternen ausgezeichneten Radwanderwege in Deutschland. Er nutzt streckenweise die zum Radweg ausgebauten Trasse der ehemaligen Karlsbahn. Auf dem Weg zum Neckar durchquert er die hessischen Landschaften vom Habichtswald über Schwalm, Vogelsberg, Wetterau, Rodgau und Odenwald.

Hessischer Radfernweg R 5 – Nordhessenroute Eder – Fulda – Werra

Die 230 km lange Tour beginnt in Willingen, dem Austragungsort des Ski-Weltcups und endet an der Werra in Eschwege. Er verläuft durch waldreiche Landschaften entlang idyllischer Flusssufer und durch romantische Fachwerkstädte wie Homberg (Efze), Rotenburg an der Fulda und Eschwege. Im Streckenprofil wechseln sich flache Etappen mit Steigungen ab.

Hessischer Radfernweg R 6 – Vom Waldecker Land ins Rheintal

Der Hessen von Norden nach Süden durchquerende Radfernweg ist zusammen mit dem R 4 einer der längsten Radfernwege Hessens. Der 405 km lange Radfernweg hat seinen Ursprung in Wrexen an der Diemel und endet an der Grenze zu Baden-Würt-



Grafik: Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum

temberg bei Lampertheim. Er weist im Waldecker Bergland, Kellerwald, Burgwald und Taunus gebirgige Abschnitte auf. Es sind insgesamt 3.810 Höhenmeter zu bewältigen. Weniger anstrengend sind die Strecken durch die Wetterau, den Goldenen Grund und Wiesbaden bis Lampertheim. Der Twistesee bei Bad Arolsen, der Edersee und viele Teiche und Baggerseen bieten Rast- und Bademöglichkeiten.

Hessischer Radfernweg R 7 – Von der Lahn zur Werra

238 km sind es von seinem Anfang in Limburg an der Lahn bis zum Ende in Philippsthal an der Werra. Er verbindet die Domstadt Limburg mit der Domstadt Wetzlar und wird auch als Domradweg bezeichnet. Auf seinem ersten Drittel bis Gießen verläuft er gemeinsam mit dem Lahnradweg. Es folgt der Aufstieg im Vogelsberg nach Ulrichstein, der mit 614 m höchstgelegenen Stadt Hessens. Ab Lauterbach kann die 32 km lange Alternativroute auf dem R 7a nach Niederaula genutzt werden. Sie verläuft zur Burg Wartenberg und zur Vier-Burgenstadt Schlitz.

Der R 7 ist, abgesehen von dem Anstieg im Vogelsberg, überwiegend flach und nutzt stillgelegte Eisenbahnstrecken. In Philippsthal kann die Fahrt auf dem Werratal Radweg fortgesetzt werden.

Hessischer Radfernweg R 8 – Westerwald – Taunus – Bergstraße.

Der 297 km lange Radweg beginnt in Frankenberg (Eder), sein Ziel ist Heppenheim an der Bergstraße. Bis Heppenheim sind 2.821 Höhenmeter zu überwinden. An seinem Anfang begleitet er die Eder und führt über den Hohen Westerwald und den Taunus. Nach der Querung des Mains geht es in nahezu ebener Fahrt durch die Landschaft des Rodgau und am Rande der Bergstraße entlang nach Heppenheim. Kleinere Städte wie die Oranierstadt Dillenburg, Herboren, Idstein, Bensheim und Zwingenberg säumen seinen Weg. Die Städte Frankfurt und Darmstadt streift er in ihren Außenbezirken.

Hessischer Radfernweg 9 – Vom Rhein zum Main

Der R 9 ist mit einer Länge von 81 km der kürzeste der Hessischen Radfernwege. Er beginnt gegenüber von Worms am Rhein und endet bei Hainstadt in der Nähe von Obernburg am Main. Von Worms bis Heppenheim ist das Vorwärtskommen in der Rheinebene mühelos. Im Odenwald warten rund 1.000 Höhenmeter. Die Täler von Gersprenz und Mümling bieten Erholung von den Bergetappen.

Die Flussradrouten an **Rhein/EuroVelo 15** (104 km in Hessen), **Main** (79 km in Hessen), **Lahn** (170 km in Hessen), **Eder** (132 km in Hessen) und **Werra** (87 km in Hessen) zählen ebenfalls zu den Hessischen Radfernwegen. Sie verlaufen weitgehend parallel mit einigen der vorstehend aufgeführten Wege und werden daher nicht extra beschrieben.

Mit den Routen des Deutschlandnetzes und den EuroVelo-Routen bestehen weitere radtouristische Angebote, die durch regionale und kommunale Netze ergänzt werden.

Rolf Seemann

Weiterführende Links:

- (1) <https://www.hessen-tourismus.de/wandern-radfahren/radfahren>
- (2) <https://www.bettundbike.de/>
- (3) <https://radroutenplaner.hessen.de/>
- (4) <https://www.adfc.de/artikel/6-maerz-ergebnisse-der-adfc-radreiseanalyse-auf-der-itb>

Bett+Bike 30 Jahre

Bett+Bike Qualitätsauszeichnung

Hier schlafen Radreisende gut!

Ihr Rad ist sicher abgestellt, Ihre Kleidung trocknet im Schlaf. Ein vitales Frühstück bringt Sie morgens in Schwung.

Finden Sie bequem Ihre Unterkunft mit Bett+Bike bei über 5.900 fahradfreundlichen Übernachtungsmöglichkeiten

www.bettundbike.de

Ein Service des ADFC in Deutschland, Österreich, Dänemark, Italien, Luxemburg und Belgien.

Logo: Bett+Bike 30 Jahre

QR Code

Foto: Philipp Harter

Impressum

Herausgeber:
ADFC Darmstadt-Dieburg e.V.
Erscheinungsweise:
halbjährlich
Verantwortlich:
Annelie v. Arnim
Burkhard Walger
Redaktion:
Anja Wagner
Klaus Görgen
Xavier Marc
Satz und Layout:
Burkhard Walger
Titel-Layout:
Schorsch Reichle

Titelbild:
Xavier Marc
Auflage:
2000 Exemplare
Anzeigenschluss 2-2025:
30. Oktober 2025
Redaktionsschluss 2-2025:
16. Oktober 2025
Internet:
<https://www.magazin-kettenblatt.de>
eMail:
redaktion@magazin-kettenblatt.de
Nachdruck ist unter Angabe der Quelle und mit Zusendung eines Belegexemplars an die Redaktion genehmigt.

ISSN 2199-9546



Ankommen ist einfach.



sparkasse-darmstadt.de

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

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