

Kettenblatt

DAS FAHRRADMAGAZIN FÜR SÜDHESSEN



25 Jahre ADFC Bergstraße

ADFC-Darmstadt



ADFC-Bergstraße

Editorial

Nicht erst seit gestern!

Seit Mai diesen Jahres gibt es das „Kettenblatt“. Dies ist die zweite Ausgabe unseres gemeinsamen Infomagazins. Zur ersten Ausgabe haben wir viele positive Reaktionen und auch konstruktive Kritik bekommen. Das gibt uns Motivation für die weitere Arbeit, um Sie/Euch auch weiterhin mit interessanten Informationen rund ums Radfahren in unserer Region zu versorgen. Den ADFC und sein überregionales Magazin „Radwelt“, welches alle Mitglieder sechsmal im Jahr erhalten, gibt es natürlich schon etwas länger. So wurde der ADFC im Jahre 1979 in Bremen gegründet, und die Radwelt gibt es in der jetzigen Form seit 1997. Nach und nach entstanden aus dem Bundesverband heraus die Landes- und Kreisverbände sowie angegliederte Ortsverbände.

Der ADFC-Kreis Bergstraße wurde vor rund 25 Jahren aus dem Rhein-Neckar-Kreis heraus gegründet. In Worms gab es einen jungen Mann, Mitglied in diesem Verband, der wurde von den Wormsern, wie er es selber einmal ausdrückte, an die Bergstraße gelobt.

Alfred Kratz hatte im April 1989 in Bensheim einige Interessierte eingeladen und gründete mit diesen den ADFC Bensheim, der aber schon zwei Jahre später, durch Klaus Montz, in den ADFC Bergstraße überführt wurde.

Waren es anfangs überwiegend enthusiastische Radfreaks und zum Teil fanatische Auto-Verweigerer, die das Fahrrad als Alternative zum Auto betrachteten, so findet sich heute jede Spezies von Radfahrern und Radlern unter unseren Mitgliedern und Zielgruppen. Angefangen vom kleinen Kind, über den Sonn-



Foto: Ralf Scholl

Matthias Gehrmann im Gespräch mit Landrat Matthias Wilkes und MdB Michael Meister (v.l.n.r.) bei der 25-Jahr-Feier. Dahinter Andreas Moritz (Hessen Mobil)

tagsradler und den Mountainbiker bis hin zur Hausfrau, die vielleicht nur alle paar Tage zum Einkaufen fährt. Gemeinsam mit unseren Mitgliedern wollen wir für alle Radfahrer Verbesserungen aufzeigen und erstreiten, weil das Fahrrad heute und in der Zukunft einen hohen Beitrag in der multifunktionalen Mobilität leisten muss und leisten wird. Die Politik muss die Möglichkeiten dazu schaffen.

Um das 25jährige Bestehen zu würdigen, wurden zwei Veranstaltungen durchgeführt. Das ADFC-Sommerfest, welches im Juni stattfand, stand unter der Prämisse, gemeinsam mit unseren Mitgliedern und der interessierten Öffentlichkeit zu feiern. So konnten rund 150 Teilnehmer sich über den ADFC und seine Aktivitäten informieren, ihr Fahrrad codieren lassen und Fahrräder von Ausstellern anschauen und testen. Für die Kinder war ein Fahrrad-Parcours aufgebaut.

Mit einer Veranstaltung im September im Paul-Schnitzer-Saal in Lorsch, bei der Landrat Matthias Wilkes, MdB Dr. Michael Meister, der ehemalige Landesvorsitzende Klaus Montz und Joachim Hochstein, der Leiter des Fahrradbüros Frankfurt, Grußworte sprachen bzw. Vorträge zum Radfahren und zur Mobilität hielten, wurden Arbeit und Engagement aller Aktiven offiziell gewürdigt. (siehe Artikel auf der nächsten Seite)

Wir, das heißt Vorstand und Aktive, werden auch die nächsten 25 Jahre für unsere Mitglieder streiten, Aktivitäten rund ums Radfahren anbieten und alle bestmöglich informieren.

Unser Kettenblatt wird uns dabei begleiten.

Herzlichst Ihr/Euer

*Matthias Gehrmann, Vorsitzender
ADFC Kreis Bergstraße*

Radfahren und mehr

25 Jahre ADFC-Bergstraße

Am Freitag, den 19. September 2014, wurde das 25jährige Bestehen des ADFC Kreisverband Bergstraße im Paul-Schnitzer-Saal in Lorsch mit einem Festakt begangen. Mehr als 100 Gäste aus der nationalen, regionalen und kommunalen Politik, Funktionsträger der ADFC Kreis- und Landesverbände sowie Mitglieder des ADFC-Bergstraße waren der Einladung des Vorstandes gefolgt, um sowohl das Erreichte in Erinnerung zu rufen, als auch den Blick in die Zukunft und den damit für die Radmobilität in Deutschland im Allgemeinen und im Kreis Bergstraße im Besonderen verbundenen Aufgaben zu wagen. In zahlreichen Grußworten, Festreden und Vorträgen erfuhren alle Anwesenden von der Bedeutung des ADFC und seiner Gliederungen für Politik und Gesellschaft. Das Motto „Radfahren und mehr“, welches die umfassenden Aktivitäten und die über das reine Radfahren hinausreichende Bedeutung aufzeigt, wurde in allen Betrachtungen eindrucksvoll bestätigt.

Zukunft braucht Vergangenheit

Der vom ADFC-Mitglied Lucia Scholl moderierte festliche Teil wurde vom Gitarrenkreis der Werner-von-Siemens-Schule in Lorsch, der mit ihrer Lehrerin Interpretationen bekannter Lieder darbot, musikalisch umrahmt. Der Vorsitzende des ADFC-Bergstraße, Matthias Gehrmann, bedankte sich bei den Gästen für das Erscheinen und begrüßte die zahlreichen Vertreter aus Politik und ADFC, die nach Lorsch, wo es eine aktive eigenständige Ortsgruppe gibt, gekommen waren. Dann schlug er den Bogen von den Anfängen des ADFC, der 1979 in Bremen von einer Gruppe fanatischer Radfahrer gegründet wurde, über den Aufbau von Landes- und Kreisverbänden bis hin zu den Ortsgruppen, welche nach und nach gegründet wurden. Dazu gehört auch der Kreisverband Bergstraße, der vor nunmehr 25



Foto: Ralf Scholl

Matthias Gehrmann (Vorsitzender) verteilt Geschenke an die "Geburtsheifer" Klaus Lemmes (Mitgründer des ADFC Bergstraße), Dieter Dohmeier (ADFC Vorsitzender von Worms) und Herbert Mansfeld (v.l.n.r.)

Jahren entstand. Gehrmann führte weiter aus, dass sich die Aufgaben und Ziele seitdem beträchtlich erweitert und verändert haben. So präsentiert sich der ADFC heute als Interessenvertreter aller, die sich für das Radfahren begeistern können bzw. das Fahrrad in irgendeiner Art und Weise (zur Schule, als Hobby, auf dem Weg zur Arbeit oder zum Einkaufen) nutzen. Hinzu kommen die Fahrradcodierung, die Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden zur Verbesserung der Rad-Infrastruktur, die Information rund um das Radfahren, die geführten Touren und vieles mehr. Klaus Montz, ehemaliger Landesvorsitzender des ADFC Hessen, ergänzte die Aussagen mit eigenen Erlebnissen aus dem Alltag eines Radfahrers

Zahlen Daten, Fakten und Grußworte

Der Fachvortrag von Manfred Hochstein (Moderne Mobilität braucht das Fahrrad -wie aber bekommen wir Menschen aufs Fahrrad?), der als stellvertretender Landesvorsitzender in Hessen und Leiter des Fahrradbüros Frankfurt bestens mit allen Aufgaben und Problemen des Radeln befasst ist, zeigte die vielfältigen Ansätze und Erfolge beim Ausbau einer Großstadt zur fahrradfreundlichen und für alle Verkehrsteilnehmer sicheren Stadt auf. Dabei verschwieg er

auch die Defizite, die noch bestehen und anzugehen sind, nicht. Ein hochinformativer Vortrag, der die Anwesenden durch Zahlen, Daten und Fakten sowie durch die engagierte Art des Redners überzeugte. Der Landrat des Kreises Bergstraße, Matthias Wilkes, nahm den Informationsfaden auf und verwies nach seinem mit einem Dank an den ADFC verbundenen Grußwort des Landkreises Bergstraße unter anderem auf die Möglichkeiten, die sich aus dem Verbund von Fahrrad und Bahn für die Verkehrsteilnehmer und für die Umwelt ergeben. Hier nannte er die Stichworte Barriere-Freiheit, Fahrradwaggons und Fahrrad-Verleihsysteme an Bahnhöfen. Auch ein Angebot ähnlich der Geopark-Ranger im Odenwald, der bereits jetzt zu den führenden Mountainbike-Gebieten Deutschlands zählt, könne er sich vorstellen.

Der CDU-Kreisvorsitzende Dr. Michael Meister, Mitglied des Deutschen Bundestages, überbrachte die Glückwünsche der Bundeskanzlerin und erinnerte sich in seinem Grußwort an seine Tätigkeit im Kreis Bergstraße, als er die Expertise des ADFC in seiner täglichen Arbeit erfahren und geschätzt hat. Nach Dr. Meister ist der ADFC immer eine starke Stimme für ein starkes Verkehrsmittel gewesen. Weitere Vertreter aus Politik und vom ADFC würdigten die Arbeit des



Foto: Ralf Scholl

Hoher Besuch: Dr. Holger Küst (Landesvorstand ADFC Hessen), Frau und Herr Dieter Dohmeier (Vorsitzender ADFC Worms), Norbert Schmidt (SPD, MdL Hessen) (v.l.n.r.)

Eine gelungene Sache

Wohl jeder Radfahrer kennt die Abschränkungen, die man bei Radwegen häufig findet, um den motorisierten Verkehr fernzuhalten (Bild rechts). Betrachtet werden sie meist mit gemischten Gefühlen. Einerseits erfüllen sie ja den beschriebenen Zweck, nämlich das Sperren der Radwege für Motorfahrzeuge. Andererseits sind sie auch für den Radfahrer ein Verkehrshindernis. Wer einmal ältere RadlerInnen beim passieren dieser Schranken beobachtet hat oder selbst nicht mehr so gelenkig ist, der weiß, was ich meine.

Gelungene Sperre in Essen



Foto: Axel Ringelschwandtner



Foto: Axel Ringelschwandtner

So kennt man sie normalerweise!

Eine weitaus benutzerfreundliche Variante haben wir in Essen entdeckt. Hier wird der gleiche Zweck erfüllt, die Benutzung ist jedoch durch die Schrägstellung um 45 Grad für den Radfahrer wesentlich einfacher und meiner Meinung nach auch sicherer. Das gilt verstärkt, wenn man mit Packtaschen und/oder mehreren Personen, also in der Gruppe unterwegs ist. Ein geeignetes Beispiel, wie aus einer guten Idee eine gelungene Sache wird. Und kostenintensiver wird diese Variante wohl auch nicht sein. Bleibt zu wünschen, dass dieses Beispiel Schule macht, am besten in ganz Deutschland
Axel Ringelschwandtner

Richtig schalten

Der korrekte Gang

Heute haben die meisten Tourenräder eine Kettenschaltung, die vorne 2 oder 3 Kettenblätter und hinten 6 bis 10 Ritzel haben. Aus der Multiplikation der beiden Anzahlen ergibt sich die Anzahl der verfügbaren Gänge.

Diese Zahl ist aber nur die halbe Wahrheit. Die Übersetzung der Pedalbewegungen auf das Hinterrad wird bestimmt durch das Verhältnis der Zähne von Kettenblatt und Ritzel. Angenommen das kleinste Kettenblatt hat 30 Zähne und das größte Ritzel ebenfalls 30 Zähne, so dreht sich das Hinterrad genauso oft wie eine der beiden Pedale. Wie viele Gänge ein Fahrrad tatsächlich hat, ergibt sich aus der Anzahl der möglichen, unterschiedlichen Verhältnisse der Anzahl Zähne auf den Kettenblättern zu der Anzahl Zähne auf den Ritzeln.

Nehmen wir an, ein Fahrrad habe 3 Kettenblätter, eines mit 50, eines mit 42 und eines mit 30 Zähnen. Nehmen wir weiter an, das Fahrrad habe 7 Ritzel mit 13, 15, 17, 20, 23, 27 und 30 Zähnen. Dann sind 21 Gänge (3 Kettenblätter mal 7 Ritzel) möglich.

Im größten, dem 21. Gang, dreht sich also das Hinterrad pro Pedalumdrehung viermal, im kleinsten,

dem 1. Gang nur einmal. Die Verhältnisse in der Tabelle 1 zeigen, dass sich in unserem Beispiel alle 21 Gänge, wenn zum Teil auch nur geringfügig, unterscheiden. Man sieht aber auch, dass bei einem Runterschalten vom 20. in den 19. Gang, das mittlere Kettenblatt und das kleinste Ritzel aufgelegt werden müssen. Und von dort in den 18. Gang muss wieder auf das große Kettenblatt und das drittkleinste Ritzel geschaltet werden. Das kann sich erstens kein Mensch merken und ist zweitens sehr umständlich. Es ist aber auch aus physikalischen Gründen nicht empfehlenswert, so zu schalten.

Die Kraftübertragung über das Kettenblatt auf das Ritzel folgt den Hebelgesetzen. Der Wert der geleisteten Arbeit ergibt sich aus dem Produkt von Kraft und Weglänge. Jeder kennt das Prinzip vom Flaschenzug. Je weniger Kraft angewendet werden muss, umso mehr Weg muss bei gleicher Arbeit zurückgelegt werden. Für das Fahrradfahren übersetzt heißt das: Um denselben Weg in einem kleinen Gang zurück zu legen wie in einem großen Gang, muss man häufiger treten. Dafür benötigt man aber weniger Kraft pro Tritt in die Pedale. Allerdings verliert man etwas von der Kraftersparnis (die Reibung wollen wir außen vor lassen), wenn die Kette nicht parallel zur Fahrtrichtung liegt. Wenn das große Kettenblatt und das größte Ritzel aufgelegt sind, hat die Kette eine maximale Schräge zur Fahrtrichtung. Somit geht Kraft, die durch das Kettenblatt auf die Kette übertragen wird, teilweise zur Seite und somit verloren. Deshalb gilt die Faustregel:

- Das große Kettenblatt wird mit den kleinen Ritzeln gefahren,
- das mittlere Kettenblatt mit den mittleren Ritzeln und
- das kleine Kettenblatt mit den großen Ritzeln.

Somit umgeht man die Sprünge in den Gangverhältnissen (siehe Tabelle 1) und vermeidet Kraftverlust durch eine zu schräge Kettenführung. Zusätzlich reduziert sich die Abnutzung der Zahnkränze und der Kettenglieder.

Aber welcher Gang ist nun der korrekte? Das ist individuell verschie-



den und hängt von der persönlichen Fitness ab. Es gibt aber eine gute Orientierung.

Jede Radlerin, jeder Radler hat eine persönliche Trittfrequenz, die zwischen 60 und 110 Pedalumdrehungen pro Minute liegt. In der Ebene fahrend sollte die Trittfrequenz ohne viel Mühe lange durchzuhalten sein. Legen Sie also in der Ebene denjenigen Gang ein, der zu Ihrer Trittfrequenz und Ihrer Ausdauer passt. Viele FreizeitfahrerInnen fahren in der Ebene mit der Kette auf dem mittleren Kettenblatt und dem dritt- oder viert kleinsten Ritzel. Bei leichtem Gefälle (1% bis 2%) wird dann auf das nächst kleinere Ritzel gegangen, bei leichter Steigung auf das nächst größere. Es sollte so geschaltet werden, dass die Trittfrequenz und die Trittstärke ungefähr beibehalten werden können. Bei leicht welligem Gelände wird also viel geschaltet. Und das ist gut so.

Burghard Klatt

Tabelle 1

Anzahl Zähne		Verhältnis	Gang
Kettenblatt	Ritzel		
52	13	4,000	21
52	15	3,467	20
52	17	3,059	18
52	20	2,600	16
52	23	2,261	13
52	27	1,926	10
52	30	1,733	7
42	13	3,231	19
42	15	2,800	17
42	17	2,471	15
42	20	2,100	12
42	23	1,826	9
42	27	1,556	6
42	30	1,400	4
30	13	2,308	14
30	15	2,000	11
30	17	1,765	8
30	20	1,500	5
30	23	1,304	3
30	27	1,111	2
30	30	1,000	1

E-Mobilität

Mein persönlicher Anwendungsfall

Ausgangslage

Da ich als ökologisch denkender Mensch dem Radfahren positiv gegenüberstehe war es für mich selbstverständlich, dass ich meinen Arbeitsweg im Odenwald mit dem Rad zurücklegte. Das waren immerhin 10km einfach mit Steigungen. Ganzjährig. Nur strenger Frost konnte mich stoppen. Eine Änderung meiner persönlichen Lebenssituation hat mich dann veranlasst nach Heppenheim zu ziehen. So habe ich jetzt einen Arbeitsweg von zwei mal 37km. Die Hinfahrt mit 700Hm, die Rückfahrt mit 600Hm. Um die Spritkosten im Rahmen zu halten, habe ich mein Auto auf Gas umgerüstet. Die Anlage hat sich bereits amortisiert, aber die Bewegung und somit die körperliche Fitness, resultierend aus täglichem Radfahren, hat mir doch gefehlt.

Überlegungen

Meine Überlegung war jetzt wie ich die beiden Anforderungen, das Zurücklegen des Arbeitsweges in übersichtlicher Zeit und die körperliche Betätigung, unter einen Hut bringen könnte. Der erste Ansatz war, einen Teil des Weges mit dem Fahrrad zurückzulegen. Erst das Fahrrad ins Auto und dann umsteigen. Nachdem ich diese Vorgehensweise einige Male praktiziert hatte war mir klar, dass das für mich zu umständlich ist. Gegen die Idee den Weg mit dem Rennrad zurückzulegen, immerhin die schnellste Fahrradvariante, sprachen der Zeitaufwand und die Gepäcksituation. Fast zwei Stunden Fahrzeit pro Strecke und nur mit Rucksack, da keine Gepäckbefestigung am Rad möglich.

Anfang des Jahres richtete sich mein Fokus auf die E-Mobilität. Ich stehe den Pedelecs schon immer positiv gegenüber, da ich der Meinung bin, dass jede Bewegung besser ist als keine Bewegung. Für mich hatte ich bisher keinen Bedarf gesehen, da ich auch so gut die Berge hoch komme. So war die zentrale Frage, ob ein Pedelec meine Anforderungen an eine Fahrzeit von max. 1:15 h und die Gepäckmitnahme von ca. 10 kg am Rad erfüllen könnte.

Da ein „normales“ Pedelec ab 25km/h nicht mehr unterstützt schied es wegen der langen Fahrzeit aus. So kam mein Blick auf ein S-Pedelec das bis 45km/h unterstützt. Nach Sichtung des Angebots, Besuch bei diversen Internetforen und bei einem Händler von dem ich wusste, dass er in Sachen Pedelec sehr versiert ist, fiel die Entscheidung mir ein solches Gefährt zuzulegen.

Entscheidung

Ich entschied mich für ein Fokus Trekkingbike, Modell Aventura BS10 mit dem neuen Bosch Performance 350Watt Antrieb und 400Wh Akku, 10 Gang Kettenschaltung und Scheibenbremsen. Nach größeren Lieferproblemen seitens des Herstellers konnte ich es Mitte Mai in Empfang nehmen. Das Rad hat mir sofort viel Spaß gemacht. Der Motor arbeitet harmonisch und je nach Unterstützungsstufe äußerst kraftvoll. Selbst Steigungen über 20% werden flott genommen, ohne dass man außer Puste gerät.

Zusammenfassung

Meine Anforderungen an das Pedelec wurden voll erfüllt, ich kann sagen sogar leicht übertroffen. Aber das Ergebnis könnte noch besser sein, wäre da nicht der Bremsklotz Akku. 400Wh hören sich erst einmal nicht schlecht an, sind aber für meine Anwendung



Foto: Brigitte Schmitt-Drawitsch

Das Kennzeichen verrät: hier sind mehr als 250W am Werk.

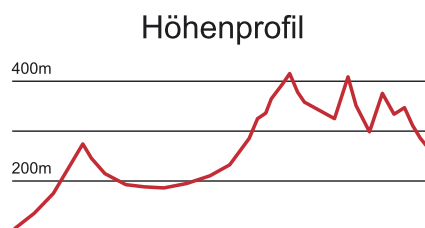
Ralf auf seinem E-Bike

schlicht grenzwertig. So muss ich, um den Akku zu schonen, oftmals eine Unterstützungsstufe niedriger fahren, um mein Ziel zu erreichen. Das geht natürlich auf die Zeit.

Zusammengefasst war der Entschluss richtig. Meine Fitness hat sich wieder merklich erhöht und es ist einfach toll, sich an der frischen Luft zu bewegen. Manch ein Kollege oder Freund denkt jetzt auch über diese Art der Fortbewegung nach. Überlegenswert wäre natürlich auch ein zweiter Akku, der jedoch mit 700€ zu Buche schlagen würde. Oder, wenn man davon ausgeht, dass er nach zwei Jahren zu ersetzen ist, ein größerer Akku. Zu beachten wird auch sein, wie schnell die Komponenten wie Kette, Kassette und Bremsen verschleissen.

Für nächstes Jahr ist von Bosch eine große Steuereinheit angekündigt mit Navi, geländeabhängiger Reichweitenberechnung, Fitnesscoach und Smartphone-Kopplung mit der Möglichkeit zur Anpassung der Motorkennlinie. Mal sehen!

Ralf Dickhaut



Mountainbiking im Wald

Geo-Naturpark Bergstraße-Odenwald entspannt die Kontroversen zwischen Mountainbikern und den anderen Waldnutzern durch ein neues Konzept.

Die Region des Geo-Naturpark Bergstraße-Odenwald ist sowohl naturräumlich als auch aufgrund ihrer hohen Reliefenergie prädestiniert, sich touristisch nicht nur als hervorragende Wander - Region, sondern auch als „Mountainbike-Revier“ zu vermarkten. Was in vergleichbaren Mittelgebirgsregionen seit vielen Jahren äußerst erfolgreich praktiziert wird, wird seit April 2011 nun auch in der hiesigen Region umgesetzt. Es gibt seit vielen Jahren eine sehr aktive MTB-Szene, die auf dem weitreichenden Wanderwegenetz aktiv ist. Für eine überregionale Bewerbung ist es unabdingbar, eine sorgfältige Auswahl von Wegstrecken unterschiedlicher Länge und Schwierigkeits-Grades zu treffen und diese radtypisch zu kennzeichnen, um nicht „an der Zielgruppe vorbei“ zu planen. Wertvolle Vorarbeit, die in Form von zahlreichen Strecken-Vorschlägen in einigen der Mitgliedskommunen des Geo-Naturpark bereits geleistet wurde, ist in die Gesamt-Konzeption eingeflossen. Mit dieser MTB-Konzeption soll auch eine Lenkungsfunktion einhergehen, um potentielle Konflikte, die an einigen Stellen zwischen unterschiedlichen Waldnutzergруппen auftreten, zu entschärfen. Primär geht es jedoch um die Schaffung eines zusätzlichen Angebotes und eine positive, touristische Weiterentwicklung der Region, die auch eine Steigerung der Wertschöpfung nach sich ziehen wird. Nachweislich stellt das Radfahren die beliebteste und auch gesündeste Freizeitbeschäftigung dar.

Die Grundkonzeption des Geo-Naturpark sieht folgende Eckpunkte vor:

- Konzeption von Rundstrecken von unterschiedlicher Länge und Schwierigkeitsgrad, die nach Mög-



Foto: Geo-Naturpark Bergstraße-Odenwald

Am Ausgangspunkt der Rundstrecke informiert eine Übersichtstafel über den Streckenverlauf, die Höhenmeter sowie Einkehrmöglichkeiten entlang der Strecke.

lichkeit innerhalb der Gemarkungsgrenzen bzw. naturräumlichen Grenzen verlaufen

- Streckenvorschläge werden von den jeweiligen Standort-Kommunen in Absprache mit lokalen Experten / Vereinen eingereicht
- Am Ausgangspunkt der Rundstrecke informiert eine Übersichtstafel über den Streckenverlauf, die Höhenmeter sowie Einkehrmöglichkeiten entlang der Strecke
- Abstimmung der Streckenverläufe mit Forstämtern, Jagdpächtern, Wanderklubs & Privatwaldbesitzern
- Die Vernetzung einzelner Strecken soll mit Hilfe sog. „Verbindungsstrecken“ erfolgen
- Die Markierung erfolgt mittels Pfeilschildern und den Ortskürzeln der Städte/Gemeinden, analog zur bewährten Wanderwegemarkierung
- Parallel zur Streckenausweisung wurde die Website www.mtb-geonaturpark.de installiert. Auf dieser finden sich neben allen Streckendaten auch GPDS-Daten sowie die Kontaktdaten der Streckenpaten, die die Rundstrecken ehrenamtlich betreuen.

Darüber hinaus wird die Website aber auch als Kommunikationsplattform verstanden, auf der alle Interessengruppen ihre Belange kundtun und sich austauschen können.

Mit Stand August 2014 sind mitt-

lerweile 30 Rundstrecken und somit ein Netz von rd. 1.000 Kilometern entstanden, die für jeden Biker-Anspruch etwas zu bieten hat! Das Projekt hat Vorbildcharakter und wird seitens des Verbands Deutscher Naturparke als Pilotprojekt für andere Naturparkregionen angesehen.

In Kooperation mit Partnern aus der Radbranche werden nunmehr auch verstärkt geführte MTB-Touren, Mehrtagestouren und Fahrtechnik-Trainings angeboten. Aktuelle Infos unter www.mtb-geonaturpark.de.

Thomas Grähn

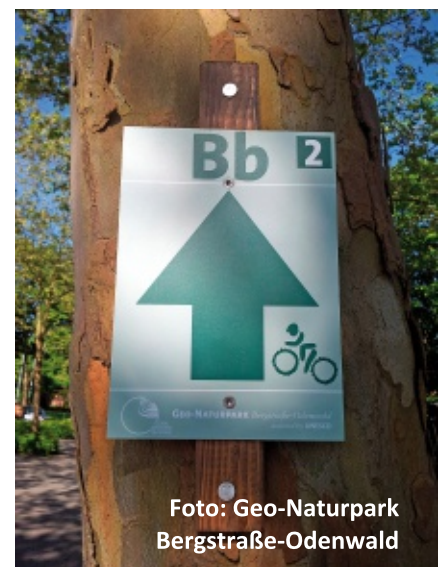


Foto: Geo-Naturpark Bergstraße-Odenwald

Nicht mehr betteln an der Ampel

Wieder freie Fahrt für Radfahrer am Darmstädter Martin-Luther-King-Ring

Beim ADFC war man verärgert, als Ende September 2013 an der Kreuzung Arheilger Straße/Martin-Luther-King-Ring eine neue, dauerrote „Bettelampel“ für Radfahrer und Fußgänger installiert wurde. „Bettelampel“ bedeutet in Radfahrerkreisen: Ein Radfahrer oder Fußgänger muss immer durch Tastendruck an der Ampel um eine „Grün“-Phase „betteln“, weil sie von sich aus kein „Grün“ hergibt. Der ADFC bat die Stadt Darmstadt umgehend, diese dauerrote Lichtsignalanlage zeitnah so umzugestalten, dass der Fluss des Radverkehrs nicht unnötig behindert wird.

Für Radfahrer ist es unproblematisch diese Furt eigenverantwortlich zu queren, da es gute Sichtbeziehungen und kaum Verkehr gibt. Eine vom ADFC mittels Video-Aufzeichnung durchgeführte Verkehrsbeobachtung im Oktober 2013 zeigte auf erschreckende Weise, dass die neue Ampel nicht akzeptiert wird. In der morgendlichen Hauptverkehrszeit wurden massenhaft Rotlichtverstöße festgestellt. Mehr als 80% der Radfahrer forderten kein „Grün“ an, sondern fuhren bei „Rot“ durch. Der ADFC geht von mehr als 50.000 Rotlichtverstößen durch Radfahrer und Fußgänger seit Inbetriebnahme der neuen Ampelanlage bis zur ihrer Abschaltung im Juni 2014 aus. „Radfahrer brauchen Regeln im Straßenverkehr, die keine Regelverstöße provozieren, sondern einsehbar sind. Hier musste eine Lösung gefunden werden, welche die Interessen der Radfahrer deutlich berücksichtigt. Verkehrsanlagen müssen so gestaltet sein, dass Radfahrer sich intuitiv regelkonform verhalten. Das ist ein Hauptanliegen des ADFC“, gibt Annelie von Armin, Vorstandsmitglied beim ADFC Darmstadt, zu bedenken. Seit Anfang Juni wird an der Ampel über die Furt der rechtsabbiegenden Kraftfahrzeuge „Dunkel-Dun-



Foto: Thomas Graen

Die Ampel ist aus. Freie (Vor-)Fahrt für diese Kinder auf dem Weg zur Schule

kel“ signalisiert. Das heißt die Ampel ist im „schlafenden“ Zustand für alle Verkehrsteilnehmer und Fahrtrichtungen ausgeschaltet. In diesem Fall gilt die ausgeschilderte Vorfahrtsbeziehung zu Gunsten der Radfahrer.

„Beim ADFC ist man sehr zufrieden mit dieser Regelung, da Radfahrer und Fußgänger ihre alten Rechte zurück erhalten haben“, meint Annelie von Armin. „Positiv ist außerdem, dass diese Neuregelung von der Stadt selbst vorgeschlagen wurde, ohne dass der ADFC um eine akzeptable Lösung kämpfen musste. Dies stärkt das Vertrauen in die Zusammenarbeit zwischen ADFC und Stadtverwaltung.“

Nach gut drei Monaten Dunkel-Dunkel Betrieb am Martin-Luther-King-Ring zieht der ADFC eine durchweg positive Bilanz. Es gibt praktisch keine Regelverstöße mehr. Die Verkehrsteilnehmer haben sich an die erste „Dunkel-Dunkel“ geschaltete Lichtsignalanlage in Darmstadt gewöhnt. Benutzt wird die Möglichkeit die Ampel einzuschalten so gut wie nie. Der Verkehr läuft für alle reibungslos und ohne zusätzliche Wartezeiten. Radfahrer sollten sich allerdings nicht auf ihre Vorfahrtsrechte verlassen. Der ADFC empfiehlt immer einen prüfenden Blick, ob die Kraftfahrer wirklich die Vorfahrt achten.

In den vergangenen Jahren sind in

Darmstadt eine ganze Reihe von „Rot-Dunkel Ampeln“ an freien Rechtsabbiegern installiert worden. Diese sind „Dauer-Rot“ für Radfahrer und Fußgänger und „Dunkel“ (also aus) für die Kraftfahrer geschaltet. Die jüngste dieser Ampeln ging erst kürzlich an der Abfahrt von der B3 in die Frankfurter Landstraße Richtung Arheilgen in Betrieb. Die Stadt hat eine Überprüfung der Notwendigkeit all dieser „Rot-Dunkel“ Ampeln angekündigt. Die ursprüngliche Absicht der Verkehrsplaner war mit diesen Ampeln die Verkehrssicherheit vor allem für Kinder und Menschen mit Einschränkungen zu verbessern. Die massenhaft auftretenden Rotlichtverstöße lassen jedoch erhebliche Zweifel an deren Nutzen aufkommen. Radfahrer und Fußgänger akzeptieren es offenbar nicht, wenn ihnen ohne erkennbare Gründe die Eigenverantwortung und die Vorrangrechte genommen werden. „Zebrastreifen“ und regelkonforme Furtmarkierungen für Radfahrer könnten eine Alternative sein zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Erhellende Videos zu den Rotlichtverstößen kann man auf <http://www.adfc-darmstadt.de/downloads> finden.

Thomas Grän

ADFC Darmstadt fordert "Kriechspur"

Erbacher Straße in Spachbrücken muß radfahrerfreundlich umgestaltet werden!

Koalitionsvereinbarung zur Radverkehrsförderung findet keine Umsetzung.

Die Umgehungsstrasse um Spachbrücken und Reinheim ist nun seit November letzten Jahres in Betrieb. In Spachbrücken hat dies zu einer deutlichen Entlastung vom Durchgangsverkehr geführt. In der Folge soll in Spachbrücken die Erbacher Straße umgestaltet werden. Leider sind bei der Planung für die Umgestaltung die Interessen der Radfahrer aus Sicht des ADFC Darmstadt nicht genügend berücksichtigt worden. Verkehrsflächen, die bisher von Radfahrern benutzt werden entfallen ersatzlos und es kommen keinerlei neue Flächen hinzu. Der ADFC Darmstadt als zuständiger Verein für den Landkreis Darmstadt-Dieburg fordert die Planung an die Bedürfnisse des Radverkehrs anzupassen.

Spachbrücken liegt in einer Senke. An beiden Ortseinfahrten der Erbacher Straße befinden sich für Radfahrer beachtliche Steigungs- bzw. Gefällstrecken. Am südöstlichen Ortsrand zu Reinheim hin besitzt die Erbacher Straße heute Seitenstreifen. Insbesondere bei der Bergfahrt wird der Seitenstreifen gerne von Radfahrern benutzt. „Bei nicht viel mehr als Schrittgeschwindigkeit fühlt sich ein großer Teil der Radfahrer auf der Hauptfahrbahn unwohl, wenn Kraftfahrzeuge längere Zeit hinter ihnen her fahren müssen“, meint Thomas Grän vom ADFC Darmstadt. Ein Überholen von Radfahrern bei Gegenverkehr wird auf der verengten Erbacher Straße in Zukunft unmöglich sein, denn die zwei Seitenstreifen am südöstlichen Ortsrand von Spachbrücken sollen laut städtischem Bauamt ersatzlos entfallen. Dies ist aus Sicht des ADFC Darmstadt eine falsche Entscheidung.

Bedauerlich ist auch, dass die aktuelle Planung keine Neuanlage einer solchen „Kriechspur“ für Radfahrer



Wenn der Straßenraum eng ist: Radfahren bergauf geschützt und bergab im Mischverkehr, ein Beispiel aus Ober-Ramstadt.

an der gegenüberliegenden nord-westlichen Ortsausfahrt in Richtung Roßdorf vorsieht.

Die heute vorhandenen Fahrbahnbreiten an beiden Ausfallenden der Erbacher Straße lassen es nach Auffassung des ADFC zu, den verfügbaren Straßenraum so neu zu verteilen, dass die Anlage von Radfahrspuren in den Steigungen möglich ist.

In Richtung des Gefälles kann aus Sicht des ADFC auf die Anlage separater Radspuren verzichtet werden, da Radfahrer hier ausreichend schnell sind, um im Mischverkehr gut „mitschwimmen“ zu können. Das Ausweisen von Abschnitten mit Tempo 30 auf der Erbacher Straße ist aus Sicht des ADFC ein richtiger Schritt in Richtung zu mehr gefühlter Sicherheit beim Radfahren auf der Erbacher Straße.

„Die Straßenverkehrsordnung sieht

zwar bei Tempo 30 keine besonderen Radverkehrsanlagen mehr vor, dennoch ist die Markierung von separaten Radspuren in den Steigungsabschnitten am Fahrbahnrand der Erbacher Straße mehr als wünschenswert. Solch eine einseitige *Kriechspur für Radfahrer* ist seit Jahren erfolgreich auf der Verbindungsstraße von Ober-Ramstadt nach Roßdorf in Betrieb“, so Thomas Grän.

Vom ADFC wurde der Vorschlag zur Anlage einer Radspur im Steigungsabschnitt der Erbacher Straße bereits im Februar bei der Stadt Reinheim eingereicht. Ende Juni teilte die Stadt mit, dass der ADFC Vorschlag nicht umgesetzt wird.

In einem Schreiben an Bürgermeister Hartmann und die Parteien im Stadtparlament wendet sich der ADFC an Politik und Verwaltung mit dem Anliegen die Umbaupläne zur Erbacher Straße zu Gunsten des

Radverkehrs zu revidieren. In der Koalitionsvereinbarung von SPD und Grünen ist der Ausbau des Radwegenetzes explizit als Ziel genannt. Der ADFC erwartet, dass den Worten auch Taten folgen. Am 19. Oktober lud der ADFC zu

einem Ortstermin in Spachbrücken ein. Die vom ADFC vorgestellten Optionen für eine radfahrerfreundliche Umgestaltung der Erbacher Straße fanden großes Interesse und Zustimmung. Vertreter des Ortsbeirates baten um einen

schriftlich ausgearbeiteten Vorschlag zum Einreichen bei der Stadtverwaltung. Grän hofft, dass diese Vorschläge auch umgesetzt werden.

Einer von uns Andreas Seeberg hilft gegen den Fahrradklau!

Es ist sonnig und warm an diesem Nachmittag im Juli 2014. Deshalb haben Andreas Seeberg, Friedhelm Ostermann und Patrick Closhen die Böcke zum Codieren der Räder vor dem Fahrradbüro des ADFC am Hauptbahnhof in Darmstadt aufge-

baut. Außerdem ist dort auch mehr Platz. Der ist auch nötig, denn es haben sich zu diesem Termin wieder eine Menge Fahrräder angesammelt, deren Besitzer sie gegen den Fahrradklau geschützt haben wollen. Dazu wird eine 16- bis 17-stellige Nummer in den Rahmen graviert, die die Adresse des Eigentümers und das Jahr der Codierung enthält. Der Code ist in Deutschland standardisiert, so dass er von jeder Polizeidienststelle entziffert werden kann. Ergeben sich bei ei-

nem Fahrrad und dem aktuellen Besitzer Unstimmigkeiten, wird ein Polizist nähere Erklärungen fordern, was für einen unrechtmäßigen Besitzer schwierig wird.

Das wissen natürlich auch die Diebe. Deshalb ist die Wirkung dieses Codes hauptsächlich die Abschreckung. Um diese zu optimieren, bringen Andreas und seine Helfer den Code gut sichtbar auf der Seite an, die beim Abstellen des Fahrrades am besten zu sehen ist. Kettenblatt hat Andreas zu seinem Engagement befragt:

Kettenblatt: *Warum machst Du das? Das kostet doch viel Zeit, und die Terminvergabe per eMail ist auch ein großer Aufwand.*

Andreas: Ich glaube, das mit der eMail spart Zeit, sonst bekämen wir die Menge nicht in den Griff. Ich weiß noch, als ich angefangen habe mit Joachim, da haben wir etwa sechs Fahrräder codiert pro Codiertermin.

Kettenblatt: *Und jetzt schaffst Du wieviel?*

Andreas: Jetzt codieren wir so 10 bis 12 pro Codiertermin.

Kettenblatt: *Mit der Hilfe von Friedhelm und...*

Andreas: ... und mit Patrick jetzt, das ist super, wir sind ein gutes Team.

Kettenblatt: *Wann hast Du angefangen mit der Codiererei?*

Andreas: Vor zwei Jahren. Ich halte das Codieren für eine gute Sache. Ich wollte irgendwie wieder beim ADFC ein bisschen aktiv werden. Und dies ist was, was mir liegt! Fahrradpolitik halte ich zwar für sehr wichtig, aber ich hatte nach vielen Jahren politischen Engagements irgendwann mal die Nase voll, mich mit Politikern rumz streiten, oder gar noch mit irgendwelchen Verwaltungsleuten. Kenn' ich ja zu genüge, bin ja selber einer.

Kettenblatt: *Du bist dann eher so für die handfeste Arbeit?*

Andreas: Ja genau, für die handwerkliche, praktische Arbeit. Das ist

Andreas Seeberg (sitzend) bereitet die Gravur vor. Friedhelm Ostermann (stehend) ist nicht so skeptisch, wie er aussieht.



Foto: Burkhard Walger

ein guter Ausgleich zu meinem Job, wo ich eher am Schreibtisch sitze.

Kettenblatt: *Aber jetzt sitzt Du doch auch wieder?*

Andreas: Sitzen ja, aber das wird dann durch das Stemmen von Pedelecs wieder ausgeglichen.

Kettenblatt: *Das heißt, du würdest das auch noch eine Weile machen?*

Andreas: Ja, das kann ich mir gut vorstellen. Wir codieren im Moment ganz regelmäßig an einem zusätzlichen Termin pro Monat. So codieren wir im Schnitt etwa zwanzig Fahrräder pro Monat. Dazu kommen noch zwei Aktionen. Damit schafft der ADFC Darmstadt dann ca. 300 bis 350 Fahrräder, wenn wir voll ausgelastet sind, übers Jahr.

Kettenblatt: *Wobei sich das von Frühjahr bis Spätsommer bündelt, oder geht das im Winter auch weiter?*

Andreas: Dieses Jahr waren die Codierterminen auch über den ganzen Winter gut ausgebucht. Das war vor zwei Jahren noch nicht so, aber jetzt machen wir auch immer Werbung. Nicht nur wegen der Veröffentlichung im Darmstädter Echo kommen die Leute, sondern das wird einfach immer bekannter, das Codieren. Dadurch kommen immer mehr Interessenten, und da müssen wir uns überlegen, ob wir die Kapazität hochfahren können...

Kettenblatt: *Da wird der ADFC Darmstadt wahrscheinlich noch weitere aktive Codierer brauchen?*

Andreas: Ja, das wäre nicht verkehrt. Und wenn wir eine größere Codiergruppe wären, könnte man auch über ein zweites Codiergerät nachdenken. Da könnte man auf so 'ner Aktion auch mal 100 bis 120 Räder codieren – immer vorausgesetzt, man hat genug Leute. Denn eins muss klar sein: die 350 von uns codierten Fahrräder sind kein Vergleich mit der Anzahl der verkauften Fahrräder in der Stadt und im Landkreis. Die Wirkung der Codierung steigt mit dem Bekanntheitsgrad und der Anzahl der codierten Räder.

Kettenblatt: *Ich will Dich mal nicht länger von der Arbeit abhalten, die Kunden wollen ja auch ihre Räder wiederhaben. Vielen Dank.*

Wenn Sie auch Ihr Rad oder Pedelec codieren lassen wollen, melden



Foto: Burkhard Walger

Die Rahmennummer ist nicht immer einfach zu finden. Patrick macht sich die Finger schmutzig.

Sie sich bitte per eMail bei codierung@adfc-darmstadt.de. Den nächsten Termin kann man unter <http://www.adfc-darmstadt.de/codierung> im Internet finden. Andre-

as wird weiter dem Fahrradklau entgegenarbeiten.

Das Interview führte Burkhard Walger

Wie funktioniert die Codierung?

In den Rahmen wird eine Abfolge von Buchstaben und Ziffern eingraviert, die die Adresse des Eigentümers, seine Initialen und das Jahr der Codierung darstellt. Ort und Straßennamen werden in einen bundesweit einheitlichen Zifferncode umgesetzt. Das Rad von Max Mustermann aus Darmstadt, Wenckstraße 89 würde 2014 wie folgt codiert:

DA0008840089MM14

DA00	Darmstadt Stadt
08840	Wenckstraße
089	Hausnummer
M	Initial Vorname
M	Initial Nachname
14	codiert 2014

Das Eingravieren in den Rahmen soll das Entfernen der Nummer erschweren. Der Rahmen wird dadurch nicht geschwächt, da die Nummer in einem Bereich eingraviert wird, der nur geringer Belastung ausgesetzt ist.

„Radfahrer sind in Pfungstadt willkommen“

Bürgermeister Patrick Koch im Gespräch mit Kettenblatt

Kettenblatt/XM: Herr Bürgermeister, die Stadt Pfungstadt mit circa 25.000 Einwohnern hat ein großes Industriegebiet und zwei Gewerbegebiete, alle für den Kfz-Verkehr bestens erschlossen. Eine Umgehungsstraße entlastet den Stadtkern zwar in Ost-West-Richtung, der Durchgangsverkehr in Nord-Süd Richtung belastet ihn aber weiterhin. Wie soll der Stadtkern in Zukunft nachhaltig entlastet werden?

Patrick Koch: Auf der Nord-Süd-Achse zwischen Griesheim und Seeheim-Jugenheim bzw. der Anschlussstelle zur A5 fahren unweigerlich elftausend Fahrzeuge pro Tag durch den Stadtkern von Pfungstadt. Das ist eine enorme Belastung, zumal die betroffenen Straßen im Stadtkern sehr eng sind. Wir wollen diesen Verkehrsstrom auf die geplante West-Umgehung verlagern. Das Regierungspräsidium muss diese Planung noch genehmigen, die Finanzierung ist noch nicht geregelt.

KB/XM: Was planen Sie dabei für den Radverkehr?

P. Koch: Sobald wir diese West-Umgehung bekommen, wollen wir den schlechten Zustand der entlasteten Straßen verbessern und dabei auch die Belange der Radfahrer berücksichtigen. Denn Radfahrer sind in Pfungstadt willkommen.

KB/XM: Bleiben wir zunächst im Stadtkern. Auf der Internet-Seite des Gewerbevereins Pfungstadt (ISP Pfungstadt eV) findet man keine Hinweise auf Abstellplätze für Fahrräder in der Nähe der Geschäfte, hingegen zeigt diese Internet-Seite die genaue Lage der kostenlosen PKW-Parkplätze auf.

P. Koch: Das ist ein Manko.

KB/XM: Auf den relativ schmalen Gehwegen der Haupteinkaufsstraße sind Stahlbügel zum Anlehnen von Fahrrädern vorhanden, diese gehen aber teilweise auf Kosten der Fußgänger. Wie möchten Sie



Foto: Stadtmarketing Pfungstadt

Bürgermeister Patrick Koch, Xavier Marc, Heiner Schäfer (v. l. n. r.)

diesen Zustand verbessern?

P. Koch: Ein großes Angebot an kostenlosen Parkplätzen in der Nähe der Geschäfte ist ein Vorteil. Wir achten bei allen Ausbaumaßnahmen sehr darauf, dieses Angebot zu behalten. Die Erfahrung zeigt uns, dass Radfahrer ihre Fahrräder am liebsten vor dem Geschäft abstellen, bei dem sie gerade einkaufen wollen. Wir versuchen trotzdem, in einigen Nebenstraßen der Haupteinkaufsstraße zusätzliche Abstellflächen für Fahrräder auszuweisen. Wir sind auch für Vorschläge der Geschäftsleute offen.

KB/XM: Die Kernstadt Pfungstadt ist mit allen Stadtteilen und Nachbarkommunen durch gute Radwege entlang der Landesstraßen verbunden außer Bickenbach. Möchten Sie mit dieser Gemeinde darüber reden?

P. Koch: Für Freizeitradler besteht zwar eine Feldwegverbindung nach Bickenbach über den Hartenauer Hof, für Alltagsradler ist dieser Umweg jedoch kaum geeignet. Wenn die Gemeinde Bickenbach, mit der wir übrigens keine ÖPNV-Verbindung haben, deswegen auf uns zukäme, wären wir selbstverständlich gesprächsbereit. Mir ist aber keine Nachfrage aus Pfungstadt bekannt und Radwege an Landesstraßen sind sowieso grundsätzlich Sache des Landes Hessen.

Dennoch ärgert uns eine gefährliche Stelle im Naherholungsgebiet zwischen Pfungstadt und Bickenbach. Um das Naturfreundehaus im Pfungstädter Moor zu erreichen, müssen Radfahrer und Fußgänger die L3103 im Kurvenbereich überqueren. Mehrfach haben wir vom Land Hessen eine Tempo-Beschränkung auf 70 km/h in diesem Bereich gefordert, bisher ohne Erfolg.

KB/XM: Die Stadt Pfungstadt führt einen vorbildlichen Winterdienst auf Radwegen auch außerorts durch, was regional große Anerkennung genießt.

P. Koch: Das freut uns!

KB/XM: Die Stadt Darmstadt, wo viele Pfungstädter arbeiten, führt aber auf dem Radweg an der Eschollbrücker Straße (L3097) keinen anschließenden Winterdienst durch (Siehe Bild und Artikel in KB 1/2014).

P. Koch: Man erkennt sofort, wo Pfungstadt aufhört!

KB/XM: Möchten Sie den Magistrat der Stadt Darmstadt deswegen ansprechen?

P. Koch: Ich habe demnächst einen Gesprächstermin mit Oberbürgermeister Jochen Partsch, der selber Fahrrad fährt, und werde das Thema ansprechen. Es stünde der Stadt Darmstadt gut an, ihre Radwege für die Sicherheit der Radfahrer im Winter gefälligst ordent-

lich vom Schnee zu befreien. Wir in Pfungstadt werden das weiterhin tun, sofern wir diese freiwillige Leistung bezahlen können. Ich halte es für einen wichtigen Beitrag meiner Stadt, auch im Winter ein funktionierendes Radwegenetz anbieten zu können.

KB/XM: *Haben Sie diese Thematik bei dem Hessischen Städte- und Gemeindebund schon erwähnt?*

P. Koch: Nein, die Idee greife ich aber gerne auf. Denn der hessische Städte- und Gemeindebund kämpft für eine bessere Finanzausstattung der Kommunen. Die Kommunen müssen Personal und Material für den Winterdienst auf den eigenen Straßen vorhalten, was immenses Geld kostet. Solange es irgendwie noch geht, führen wir in Pfungstadt diesen Winterdienst, auch auf außerörtlichen Radwegen weiterhin durch, um die Sicherheit der Radfahrer zu gewährleisten.

KB/XM: *Wie ist die Bevölkerung Ihrer Stadt an der Verkehrsplanung beteiligt?*

P. Koch: Bei der Neuplanung von

Straßen innerhalb von Pfungstadt beziehen wir in der Regel die Anwohner mit ein und versuchen schon darauf Rücksicht zu nehmen, wo und wie wir den Radverkehr besser stellen können. Die Belange des Kfz-Verkehrs und der Fußgänger dürfen wir dabei aber nicht vergessen.

KB/HS: *Möchten Sie sich dafür einsetzen, dass ein erfahrener und ortskundiger Radfahrer z.B. aus dem ADFC an der nächsten Verkehrsschau teilnimmt?*

P. Koch: Ihre Anregung ist sehr sinnvoll. Uns wäre damit sehr geholfen. Für die nächste Verkehrsschau werde ich meine Verwaltung bitten, auch den ADFC einzuladen.

KB/XM: *Ist ein Mitarbeiter der Stadtverwaltung als kompetenter Ansprechpartner für den Radverkehr zuständig?*

P. Koch: Eine Mitarbeiterin, die im Bereich der Stadtplanung tätig und selber Radfahrerin ist, übt zurzeit diese Funktion aus. Zum Jahresende steht leider hier ein Personalwechsel bevor, ich werde aber für

eine kompetente Nachfolge sorgen.

KB/XM: *Was unternimmt die Stadt als Arbeitgeber, um die Nutzung des Fahrrads im Alltag ihrer Mitarbeiter zu fördern?*

P. Koch: Am Stadthaus steht eine überdachte Fahrradabstellanlage für Mitarbeiter und Besucher. Im Keller des Stadthauses steht unseren Mitarbeitern eine Dusche zur Verfügung. Viele Mitarbeiter wohnen in Pfungstadt, was deren Nähe zur Bevölkerung stärkt, diese haben einen kurzen Weg zur Arbeit, was die Fahrradnutzung begünstigt.

KB/XM: *Würden Sie die Bevölkerung Ihrer Stadt zur Teilnahme am jetzt laufenden Fahrradklima-Test vom ADFC aufrufen?*

P. Koch: Das werde ich gerne tun.

KB/XM: *Herr Bürgermeister, vielen Dank für das Gespräch.*

Das Gespräch führten Xavier Marc und Heiner Schäfer

Der ADFC Darmstadt nimmt an der Radverkehrsschau in Mühlthal teil

Erfreulicherweise wurde der ADFC Darmstadt gemeinsam mit der Agenda 21 in Mühlthal zu einer Radverkehrsschau eingeladen. Außer zwei Mitarbeitern aus dem Ordnungsamt nahmen je ein Vertreter aus der unteren Verkehrsbehörde des Landkreises, der Verkehrspolizei Südhessen, Hessen Mobil und in Personalunion für ADFC und Agenda 21 der Verfasser teil.

Nach kurzem Vorgespräch und Begrüßung durch die Bürgermeisterin begann die Tour kurz nach 10.00 und endete mit einer Mittagspause gegen 16.30. Die Route durch die Ortsteile von Mühlthal wurde in einem Kleinbus abgefahren. Der Verfasser hat von den Experten gelernt, dass bei allen Verkehrsschau-

en nur StVO-relevante Sachverhalte kontrolliert werden. Dies bedeutet, dass vorliegende Planungen oder Vorschläge aus vorhandenen Gutachten nicht erörtert werden. Die wichtigsten Ergebnisse sind:

1. Die für den Radfahrer relevante Beschilderung an dem neuen sog. „Monsterknoten“ B426/Rheinstr. wird korrigiert.
2. An der Rheinstraße werden ab dem Ost-Kreisel bis Abzweig Waschenbacherstr.in beiden Richtungen Schutzstreifen angelegt. Der für Radfahrer in beiden Richtungen frei gegebene Fußweg bleibt. Die Freigabe in beide Richtungen und die Einschleusung vor dem Ost-Kreisel wird besser erkennbar gemacht.
3. Alle Einbahnstraßen außer drei besonders engen werden in der Gegenrichtung für Radfahrer frei gegeben.
4. Einige getrennte Rad- und Fußwege (Zeichen 241), die ja für Radfahrer benutzungspflichtig sind, werden in Sonderwege umgewid-

met, d. h. Fußweg für Radfahrer frei und damit nicht mehr benutzungspflichtig.

Unser Wunsch nach nutzbaren Fahrradabstellanlagen auf öffentlichen Plätzen wurde positiv aufgenommen. Die Veranstaltung verlief in einer konstruktiven Atmosphäre. Es ist nun zu hoffen, dass die ins Auge gefassten Verbesserungen zeitnah umgesetzt werden.

Die Teilnahme von ADFC und Agenda 21 hat sich als sinnvoll erwiesen. Dies sollte beibehalten werden. Der Gemeinde danken wir für ihr Entgegenkommen.

Hans Herr

Tourentipp

Durch den *Grün-Gürtel* in Frankfurt

Die meisten Leute denken bei der Stadt Frankfurt an Finanzplatz, Bankentürme, Messe und Verkehrschaos, aber nicht an genussvolles Fahrradfahren in der Natur. Man kann jedoch nicht nur gut radeln, sondern sich auf dem Grün-Gürtel, der von der Stadt zum Wandern und Radfahren angelegt wurde, nahezu ohne Autokontakt auf hervorragend gepflegten Rad- und Wanderwegen durch landschaftlich schönes Terrain bewegen. Dabei ist man nie weiter als 500 Meter vom Innenstadt-Bereich entfernt. Der Rundweg führt auf 63 Kilometern im Uhrzeigersinn einmal um das Zentrum von Frankfurt. In der Grün-Gürtel-Freizeitkarte, die man sich beim Umweltamt der Stadt Frankfurt besorgen kann, ist er mit weiteren Radwegen eingezeichnet.

Am Sonntag den 18. Mai trafen sich rund 20 Radler frühmorgens am Bensheimer Bahnhof um gemeinsam mit dem ADFC-Tourenleiter Matthias Gehrmann mit dem



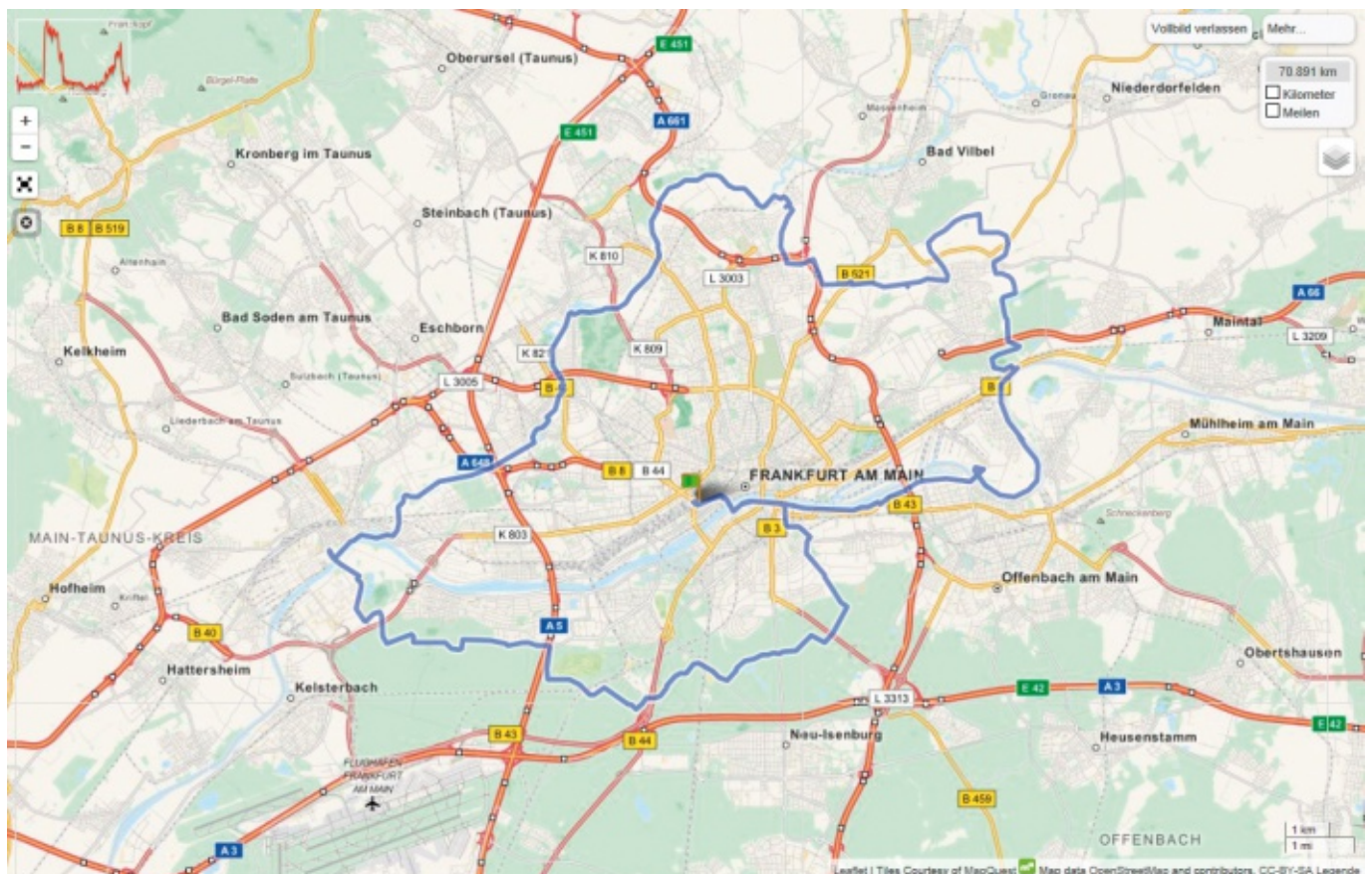
Foto: Matthias Gehrmann

Über die Nidda geht's bei Höchst nur im Schiebegang.

Zug zum Frankfurter Hauptbahnhof zu fahren. Nach der Einweisung von Matthias, die vor jeder geführten Tour erfolgt und der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer dient, erreichten wir bereits nach kurzer Distanz den mit den blaugrünen Symbolen gekennzeichneten Radweg am Mainufer. Diesem Symbol folgten wir nun während der gesamten

Tour.

Erster Zwischenstopp war in Frankfurt-Höchst, wo mit einer Fahrradfähre über den Main nach Höchst übergesetzt wurde. Man könnte die sehenswerte Altstadt besichtigen, worauf wir aber aus Zeitgründen verzichtet haben. Von der Niddamündung in Höchst führt der Weg auf flacher Strecke den



Niddalauf entlang bis zum Flugplatz Bonames. Hier erfolgte die ausgedehnte Mittagsrast.

Rad-Aktionstag GrünGürtel

Da an diesem Sonntag der „Rad-Aktionstag GrünGürtel“ war, gab es auf dem Flugplatzgelände viele Ausstellungs- und Informationsstände rund um das Thema Radfahren. Der ADFC-Frankfurt war ebenfalls mit einem eigenen Informationsstand vertreten. Außerdem will man darauf aufmerksam machen, dass es auch und gerade in der Großstadt möglich und notwendig ist, Grünflächen zu schaffen und ökologisch zu arbeiten. So hat man beispielsweise Wildgewässer angelegt um seltene Pflanzen und Kleintierlebewesen näher an die Stadt heranzuführen. Während der gesamten Runde konnte man sich außerdem an Aktionsständen Stempel in eine dort ausgehändigte Karte geben lassen, wobei man mit sechs Stempeln und mehr an einer Verlosung teilnahm. So hat beispielsweise unser Tourenleiter das Buch „Bett&Bike 2014“ gewonnen.

Nach der Mittagspause ging es mit frischen Kräften weiter und nach einer kleinen Bergetappe von Berkersheim nach Bergen-Enkheim, die es aber in sich hat, belohnten wir uns noch mit einem Eis oder



Foto: Matthias Gehrmann

Die Überfahrt mit der Fahrradfähre in Frankfurt-Höchst.

Eiskaffee an diesem warmen und sonnigen Sonntag. Es folgte eine längere entspannte Abfahrt runter an den Main bei Offenbach, wo wir einen schönen Panoramaweg entlang des Flusses bis Frankfurt radelten, vorbei am gegenüberliegenden Gebäude der Europäischen Zentralbank. Mit einem Rechtschwenk über den Main erreichten wir dann nach kurzer Fahrt durch die Stadt wieder den Hauptbahnhof.

Diese empfehlenswerte Radtour

wird alle zwei Jahre vom ADFC-Bergstraße angeboten und erfreut sich großer Beliebtheit. Wer mehr über die Frankfurter Rad- und Wanderwege wissen möchte, der findet im Internet unter *GrünGürtel-Frankfurt* eine Fülle von Informationen für Radler und Wanderer.

Matthias Gehrmann, Elmar Tiburski

Auf den guten Wegen lässt es sich angenehm fahren, besonders bei schönem Wetter.



Foto: Matthias Gehrmann

Moment Mal

Ein Radfahrer...

...macht eine Radtour durch den Odenwald: Von Weinheim fährt er das sanfte Weschnitztal hinauf und über das Gumpener Kreuz hinunter zum Gersprenztal. Er kommt nach Beerfurth. Dort ist mitten im Ort eine Kreuzung als Kreisverkehr gestaltet, aber ohne Vorfahrtsregelung, es gilt also rechts vor links. Der Radfahrer sieht nach rechts, die Straße ist frei. Er fährt in den Kreisel hinein als plötzlich ein Pkw von rechts auf ihn zufährt; er muss schlecht sichtbar aus einer Parklücke herausgekommen sein. Erschreckt zieht der Radfahrer beide Handbremsen und kommt unmittelbar vor dem Auto zum Stehen, das ebenfalls anhält. „Sie hätten mich beinahe zu Fall gebracht“ sagt der Radfahrer zum Fahrer des Wagens. „Wieso denn?“ entgegnet dieser, „ich hab’ Sie doch gesehen, und habe ja gehalten“. „Und wie



Foto: Klaus Peterson

kann ich das wissen wenn Sie so auf mich zugeschossen kommen?“ fragt der Radfahrer zurück. Er spürt den Schreck in den Gliedern, denn ein Auto, das von rechts kommt, hat hier Vorfahrt, und er muss er-

warten, dass es seine Vorfahrtsberechtigung auch wahrnimmt. Zum Glück ist nichts weiter passiert, denn eine Knautschzone gibt es für Radfahrer nicht...

Klaus Peterson

Das Letzte!

Wer da wohl im Schilderwald auf der Pirsch war? Ein schönes Stück hat er ja geschossen! Was könnte diese Freistilbeschilderung wohl bedeuten?

Achtung: Fußgänger auf der anderen Seite?

Achtung Fußgänger: Mütter mit Kindern die Straßenseite wechseln?

Achtung Fußgänger auf der anderen Straßenseite: hier kann man auch nicht gehen?

Auf diesem "Park"-Acker möchte sowieso keiner freiwillig laufen. Wozu dann also dieses Schild?

Burkhard Walger



Foto: Burkhard Walger



ADFC erforscht das Fahrradklima

Alle Welt macht sich Gedanken über das Klima. Als Radfahrer sind wir von einer Klima- veränderung direkter betroffen, als Andere. Sehr direkt sind wir vom "Fahrradklima" betroffen! Um dies zu messen, hat der ADFC wieder einmal einen Fahrradklima-Test gestartet. Damit soll nach Städten und Ge- meinden getrennt erfasst werden, wie gut es sich dort Fahrrad fahren lässt. Auf der Umfrageseite im Internet unter

<http://www.fahrradklima-test.de/> können Sie Ihrer Stadt oder Gemeinde ein Zeugnis über deren Fahrradfreundlichkeit ausstellen. Die Orte müssen eine bestimmte Teilneh- merzahl erreichen, um bewertet zu werden: Städte und Gemeinden bis 100.000 Einwoh- ner brauchen mindestens 50 Teilnehmer, bei bis zu 200.000 Einwohnern sind es 75 und bei mehr als 200.000 Einwohnern sind 100 Teilnehmer notwendig. Deshalb: je mehr mitmachen, um so besser!

Aktiv für Ihre Gesundheit
Machen Sie's wie Magdalena Neuner und halten Sie sich mit Bewegung fit. Die TK- Leistungen unterstützen Sie dabei. Zum Beispiel:

- **Sportmedizinische Untersuchung**
Die TK erstattet ihren Versicherten 80 Prozent der Kosten
- **TK-FitnessCoach**
Ihr persönliches Online- Fitnessprogramm

Nur zwei von mehr als 10.000 Leistungen der TK. Wir beraten Sie gern ausführlich.

Catharina Memminger
Privat- und Firmenkundenberaterin
Tel. 061 51 - 29 87-526
Fax 0800 - 285 85 89-622 02
Mobil 01 51 - 14 53 49 65
catharina.memminger@tk.de

www.tk.de/vt/
catharina.memminger

Jetzt wechseln und 80 Euro TK-Dividende für 2014 sichern!

„Wer sich bewegt, gewinnt!“
Magdalena Neuner, erfolgreichste Biathletin aller Zeiten

TK
Techniker Krankenkasse
Gesund in die Zukunft.

Immer noch Autoren gesucht!

Wir haben diesmal vier Seiten mehr Inhalt. Es könnten aber auch noch mehr sein. Deshalb suchen wir immer noch Autoren für alle Themen rund ums Fahrrad.

Die Redaktionsleiter (Heiner für den Kreis Darmstadt-Dieburg und Elmar für den Kreis Bergstraße) werden Euch sowohl beim Entwerfen als auch beim Schreiben von Artikeln unterstützen. Schöne Fotos gehören zu einem guten Artikel. Ihr könnt uns gerne Fotos

bereitstellen, auch wenn Ihr keine Artikel schreiben wollt.

Wenn Ihr eine Idee, einen Entwurf oder gar einen fertigen Artikel habt, wendet Euch direkt an:

redaktion@magazin-kettenblatt.de

oder jedes andere ADFC-Mitglied Eures Vertrauens, das für die entsprechende Unterstützung und/oder Weiterleitung sorgt.

Wir freuen uns auf viele Beiträge und schöne Fotos!

*Die Dinge sind nie so,
wie sie sind. Sie sind
immer das, was man
aus ihnen macht.*

Jean Anouilh

Impressum

Herausgeber:

ADFC Darmstadt e.V. und
ADFC Bergstraße e.V.

Erscheinungsweise:

halbjährlich

Verantwortlich:

Matthias Gehrman
Annelie v. Arnim

Redaktion:

Elmar Tiburski
Heiner Schäfer

Satz und Layout:

Burkhard Walger

Titelbild: Grün-Gürtel-Tour ADFC Bergstraße,
Matthias Gehrman

Druck:

SAXOPRINT GmbH
Enderstraße 92c
01277 Dresden
<http://www.saxoprint.de>

Auflage:

1500 Stück

Anzeigenschluss 1/2015:

28. April 2015

Redaktionsschluss 1/2015:

14. April 2015

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

*** entega**
preis. werte.
energie.

Günstiger Ökostrom jetzt mit 10% Rabatt¹ *

ENTEGA Ökostrom zu Sonderkonditionen für ADFC-Mitglieder

- ✓ Atomstromfrei und CO₂-frei aus regenerativen Quellen erzeugt
- ✓ 10 % Rabatt¹ für ADFC-Mitglieder im ersten Vertragsjahr, 3 % im zweiten Jahr
- ✓ Ein Jahr Preisgarantie²
- ✓ Geprüfte Qualität: ok-Power, Ökotest und Focus Money Siegel

Jetzt Stromanbieter wechseln!

→ 0800 723 68 99 (kostenfreie Servicenummer)

→ entega.de/adfc

→ entega.de

IN KOOPERATION MIT



¹ Die ADFC-Rabatte im ENTEGA Ökostromtarif sind exklusiv erhältlich für Neukunden, die Mitglied des ADFC sind und die eine durchschnittliche jährliche Stromverbrauchsmenge von bis zu 50.000 kWh haben. Die ADFC-Rabatte werden im ersten Vertragsjahr in Höhe von 10 %, im zweiten in Höhe von 3 % auf die Jahresendabrechnung gewährt. Der Grund- und Arbeitspreis variiert je nach Angebotszeitpunkt und Wohnort (PLZ). Ihr individuelles Angebot erhalten Sie bei Anruf unserer Servicenummer oder unter www.entega.de/adfc

² Preisgarantie: bezogen auf den Tarif ENTEGA Ökostrom mit einer Preisgarantie von 12 Monaten ab dem Tag des Lieferbeginns. Bis dahin sind evtl. Preiserhöhungen nur bei einer Erhöhung oder Neueinführung gesetzlicher Steuern oder Abgaben möglich. Preissenkungen werden selbstverständlich weitergegeben.

Wir machen's vor: Im Jahr 2012 entstanden bei der Erzeugung des ENTEGA Gesamtstrommix rund 77% weniger CO₂ als bei der Produktion des durchschnittlichen Strommix der Bundesrepublik Deutschland 2012. Stromkennzeichnung der ENTEGA GmbH & Co. KG, Darmstadt, gemäß § 42 Energiewirtschaftsgesetz.

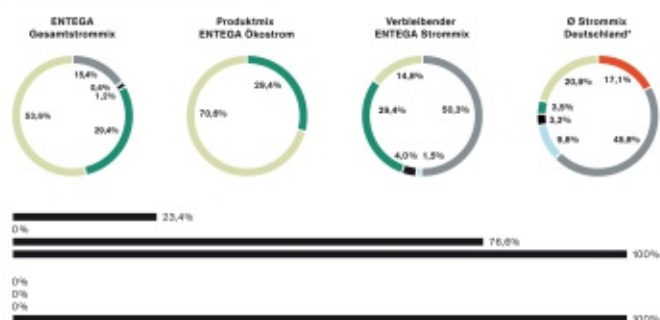
Energeträgermix 2012

- Kernkraft
- Kohle
- Erdgas
- Sonstige fossile Energieträger
- Erneuerbare Energieträger (EEG-gefördert)
- Sonstige erneuerbare Energien

Umweltbelastungen aus der Stromerzeugung 2012

CO ₂ -Emissionen	ENTEGA gesamt (122 g/kWh)	
	ENTEGA Ökostrom (10 g/kWh)	
	ENTEGA vertriebend (400 g/kWh)	
	Ö Deutschland* (522 g/kWh)	
Radioaktive Abfälle	ENTEGA gesamt (30 g/kWh)	
	ENTEGA Ökostrom (10 g/kWh)	
	ENTEGA vertriebend (10 g/kWh)	
	Ö Deutschland* (20.000 g/kWh)	

g = Gramm, kWh = Kilowattstunde
Die Prozentangaben ergeben sich durch den Bezug auf den Bundesmix.



*Quelle: BDEW.

Anschluss gesucht?

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



ADFC geprüft und
empfohlen!

