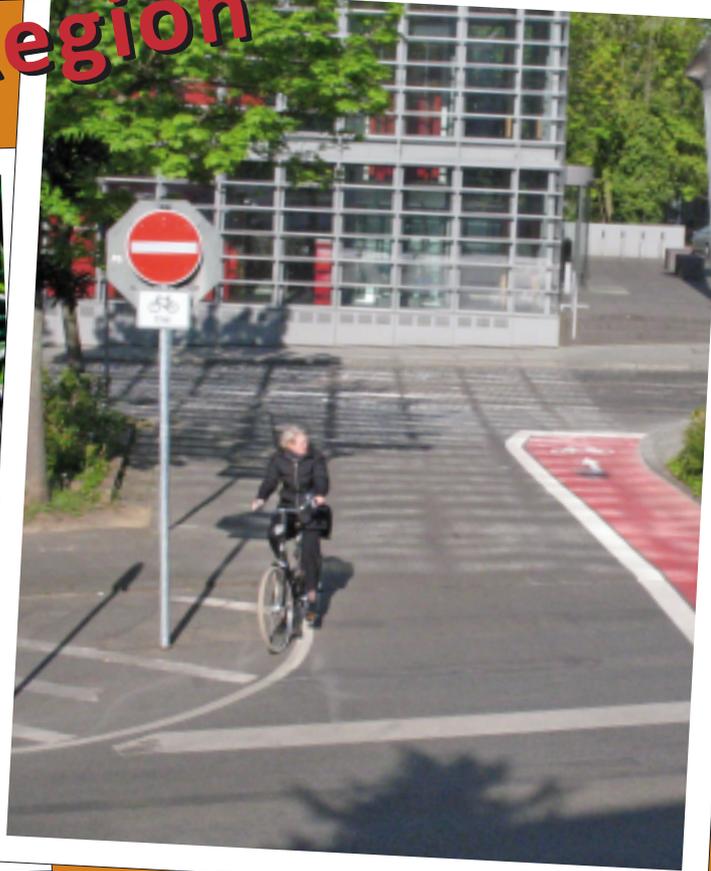


Kettenblatt

DAS FAHRRADMAGAZIN FÜR SÜDHESSEN



**ADFC-Fahrradklima-Test
in der Region**



Editorial

Das Thema Radverkehr ist in der politischen Diskussion angekommen. Wir stellen das mit Freude fest. Lesen Sie dazu in den Interviews auf den Seiten 8 und 16, welche Ideen Politiker aus Lampertheim und Darmstadt haben, um die Infrastruktur für den Radverkehr zu verbessern.

Bei dem Weg in die Wirklichkeit bleiben allerdings manches Mal gute Ansätze auf der Strecke. Wir beleuchten zwei Beispiele in dieser Ausgabe. Bei der Sanierung des Radwegs zwischen Zwingenberg und Bickenbach hätte das Ergebnis besser sein können, wenn die Kommunen richtig mit Hessen Mobil zusammenarbeiten würden (Seite 6). Oft wird Geldmangel gern als Vorwand genutzt, um den Bau untauglicher Anlagen zu rechtfertigen. Das trifft nicht nur Radfahrer, sondern kann auch Rollstuhlfahrer oder Fußgänger mit Kinderwagen behindern, wie die auf Seite 13 abgebildete Unterführung zeigt. Für ein solches Ergebnis ist einfach jeder Preis zu hoch!

Nun aber zu einem Beispiel gelungener Radverkehrspolitik. Ein kurzes Stück Einbahnstraße in Darmstadt-Bessungen war für Radfahrer in Gegenrichtung un-

durchlässig. Ein (nicht ganz einfacher) Umbau schafft hier nun eine gute Verbindung (Seite 7).

In Deutschland wird auf hohem Niveau gejammert, heißt es immer wieder. Für das Fahrradklima trifft das scheinbar nicht zu: Eine Gesamtnote von 3 minus in allen Gemeinden an der Bergstraße und in Darmstadt beim großen ADFC Fahrradklimatest 2014 zeigt jedoch, dass wir tatsächlich weit von einer guten Fahrradinfrastruktur entfernt sind, auch wenn Darmstadt im Bundesdurchschnitt weit vorne liegt. Näheres dazu auf den Seiten 10 bis 12.

Wo heute die B426 entlangführt, standen einst Bäume. Vor 175 Jahren wurde ein ganzer Berg weggeräumt, um Platz für eine Straße zu schaffen, übrig blieb die sogenannte „Felsnase“. An dieser Stelle können Autos und Räder nicht nebeneinander fahren. Autofahrer empfinden Radfahrer hier als Hindernis und gefährden sich und Andere beim Überholen. Dies ist alles hinlänglich bekannt. Zwar plant Verkehrsplaner beim Ausbau der B426 einen Radweg mit ein, doch nur der Ausbau kam und der Radweg fehlt bis heute - lesen Sie mehr dazu auf Seite 14. Unser Standpunkt: Wenn Radfahren auf



der Fahrbahn „unerwünscht“ oder gefährlich ist, muss ein Radweg gebaut werden!

Es wird Sommer. Folgen Sie einmal unserem Tourentipp auf Seite 18, oder werden Sie „Geocacher“. Wie man dieses Hobby mit dem Radfahren verbindet, steht auf Seite 19. Sollten Sie sich auf der Tour fragen, welchen der vielen Gänge Sie wann benutzen sollen, hält der Artikel über Gangschaltungen auf Seite 21 eine Antwort parat.

Ein schönen Frühling und Sommer und viel Spaß beim Radfahren wünscht Ihnen

Annelie von Arnim
(Vorstand des ADFC Darmstadt e.V.)

Inhalt

Editorial.....	2
Mitgliederversammlung des ADFC Darmstadt wählt neuen Vorstand.....	3
Jahresplan für die Arbeit der AG Radverkehrspolitik Darmstadt.....	4
Mitgliederversammlung des ADFC Kreis Bergstraße.....	5
Sanierung des Fuß- und Radwegs Bickenbach-Zwingenberg.....	6
Freigabe einer kurzen, aber wichtigen Einbahnstraße für Radfahrer.....	7
Termine.....	7
Die Radverkehrsförderung hat hohen Stellenwert bei der Mobilität in Darmstadt.....	8
Darmstadt bundesweit unter den Top 10 beim ADFC Fahrradklimatest.....	10

ADFC Fahrradklimatest 2014 an der Bergstraße.....	12
Radweg an der Felsnase lässt noch Jahre auf sich warten.....	14
ADFC fordert hessenweite Einführung von „Dunkel-Dunkel-Ampeln“ an freien Rechtsabbiegern.....	15
Auf dem richtigen Weg.....	16
Mit Packtaschen, guter Laune und unvergesslichen Eindrücken.....	18
Das geht auch!.....	19
Die richtige Schaltung.....	21
Moment mal.....	23
Berichtigung.....	23
Impressum.....	23

Mitgliederversammlung des ADFC Darmstadt wählt neuen Vorstand

Am 4. März 2015 fand die jährliche Mitgliederversammlung des ADFC Darmstadt im Fahrradbüro am Hauptbahnhof statt. Iris Beckert und Roland Gürtler standen aus persönlichen Gründen nicht zur Wiederwahl in den Vorstand zur Verfügung. Neu in den Vorstand gewählt wurden Xavier Marc, Thomas Grän und Burkhard Walger. Wiedergewählt wurden Annelie von Arnim und Sven Luck. Xavier Marc ist radverkehrspolitisch schon seit Jahren an der Bergstraße aktiv. Zu den Aufgabengebieten von Thomas Grän gehört die Entwicklung des Radverkehrs in Darmstadt und Weiterstadt. Ein weiterer Schwerpunkt wird für ihn die Gewinnung von Aktiven für die vielfältigen Aufgaben im ADFC sein. Burkhard Walger ist unser „Mann für alles“ was mit Datenverwaltung und Internet zu tun hat. Er ist auch in der Mobilitätserziehung von Kindern aktiv und bei der Organisation von Veranstaltungen des Vereins. Annelie von Arnim arbeitet in der Radverkehrspolitik Darmstadt mit und setzt sich für mehr und bessere Wege für Radfahrer abseits der Hauptverkehrsstraßen ein. Sven Luck leitet Radtouren im Dieburger Umland und übernimmt wieder das Amt des Kassenwarts. Der neu gewählte Vorstand bedankt sich an dieser Stelle ausdrücklich für die mehrjährige Mitarbeit der beiden Ausscheidenden Vorstandsmitglieder Iris Beckert und Roland Gürtler. Beide sind weiterhin für den Kreisverband und die Ortsgruppe Dieburg-Groß Umstadt aktiv.

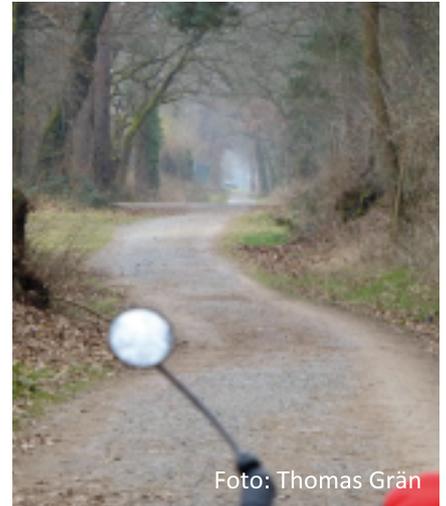
Im Haushaltsentwurf für das laufende Jahr wurden Finanzmittel für die Anschaffung eines neuen Fahrrad-Codiergeräts eingestellt. Mit der neuartigen Anlage, werden die Codenummern nicht mehr wie bisher in den Rahmen gefräst, sondern ähnlich wie bei einem Nadeldrucker eingeschlagen. Dieses Verfahren erlaubt eine automatisierte und wesentlich schnellere Codierung von Rädern, schont den Rahmen und erleichtert die Codierung an schwer zugänglichen Stellen.

Außerdem gab die Mitglieder-

versammlung dem Vorstand einstimmig bzw. mit großer Mehrheit eine ganze Reihe von Aufträgen fürs kommende Jahr auf den Weg:

Der von Thomas Grän gestellte Antrag auf Beitritt des ADFC Darmstadt zur Westwaldallianz wurde rege diskutiert. Die Stadt Darmstadt plant zur Erschließung der Konversionsflächen südlich des Telekom-Areals eine neue Straße durch den Westwald. Diese Straße ist vermeidbar, da sowohl Kapazitäten für zusätzlichen Kraftverkehr vorhanden sind und Möglichkeiten zum Vermeiden von motorisiertem Individualverkehr nicht ausgeschöpft sind. Der Westwald hat eine erhebliche Bedeutung für die Sauerstoffproduktion und das Mikroklima in Darmstadt. Er ist selbst aber durch Klimawandel und Wassermangel bereits erheblich geschädigt. Das Roden weiterer Waldflächen für den Bau einer Straße führt zu einer neuerlichen und irreversiblen Schädigung. Der Bau neuer Straßen durch stadtnahe Wälder ist nicht mehr zeitgemäß. Bei der Erschließung neuer Wohn- und Gewerbegebiete ist einer guten ÖPNV-Anbindung und einer hervorragenden Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer der Vorzug zu geben. Viele Radfahrer, welche heute die Wege durch den Westwald als autofreie Umfahrung der Kernstadt nutzen, werden durch die neue Straßentrasse erheblich beeinträchtigt. Darmstadt braucht nicht mehr, sondern weniger Motorisierung. Für den Bau dieser Straße werden finanzielle Mittel und Planungskapazitäten gebunden, die besser für umweltfreundlichen Verkehr, speziell für Radverkehrsmaßnahmen, eingesetzt werden sollten. Der Westwaldallianz gehören zurzeit folgende Organisationen an: Initiative "Darmstadt ohne Nordostumgehung!" Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Greenpeace Darmstadt, und die Bürgerinitiative "Erhalt des Westwaldes".

Auf Antrag von Felix Greiner beschloss die Mitgliederversammlung, dass der ADFC Darmstadt sich in der ehrenamtlichen Flücht-



Die gern genutzte Bergschneise im Westwald soll verschwinden.

lingshilfe engagieren wird. In Zusammenarbeit mit den lokalen Helferinitiativen werden Radfahrkurse und Anleitungen zur Fahrradreparatur angeboten. Erste Kontakte bestehen bereits nach Seeheim und Griesheim. Viele Flüchtlinge kommen aus Regionen, in denen Radfahren nicht so selbstverständlich ist wie im Geburtsland des Fahrrades. Der ADFC will damit die Nahmobilität der Flüchtlinge verbessern und etwas von unserer Freude am Radfahren weitergeben. Wer in dieser Sache eine Kooperation mit dem ADFC sucht, möge sich bitte per Mail beim ADFC Darmstadt melden.

Schließlich beschloss die Mitgliederversammlung, auf der Landesdelegiertenversammlung den ADFC Landesvorstand mit Verhandlungen auf Landesregierungsebene zu beauftragen, mit dem Ziel, „Rot-Dunkel Ampeln“ an freien Rechtsabbiegern hessenweit abzuschalten. „Diese Ampelanlagen benachteiligen über Gebühr Radfahrer und Fußgänger“, heißt es im Antrag. Ggf. sollen sie durch „Dunkel-Dunkel-Ampeln“ ersetzt werden. Am 14. März 2015 wurde in Frankfurt entsprechend dem Darmstädter Antrag vereinbart, im Sommer ein Treffen mit Vertretern des ADFC Landesvorstands, des ADFC Darmstadt und der zuständigen Landesbehörde zu organisieren. Ziel ist, die hessenweite Abschaffung bzw. Umwandlung von „Rot-Dunkel-“ in „Dunkel-Dunkel Ampeln“ an freien Rechtsabbiegern. Wir werden berichten.

Thomas Grän

Jahresplan für die Arbeit der AG Radverkehrspolitik Darmstadt

Mitte Februar traf sich die AG Radverkehrspolitik Darmstadt um den Jahresplan für 2015 zu besprechen. Die Liste der anstehenden Aufgaben ist lang:

- Radweg Planung an der Frankfurter Straße auf Höhe Herrngarten,
- Fahrradparken in Darmstadt, ruhender Verkehr neben Radwegen und auf Gehwegen,
- Vorfahrt für Ida-Seele-Radweg von Kranichstein in die Innenstadt,
- Ausbau der Jägertorstraße in Kranichstein,
- flächendeckend radfahrerfreundliche Ampelschaltungen,
- flächendeckende Öffnung von Einbahnstraßen in Tempo 30 Straßen,
- Entfernen von Pollern und Umlaufsperrern auf Wegen,
- Entwicklung einer Radfahrerschulung „Richtiges Fahren auf der Fahrbahn“ für Erwachsene,
- Vorstellung des ADFC bei Verkehrsdezernentin Cornelia Zuschke,
- ADFC Aktion auf dem Fahrradaktionstag,

- Gestaltung der „Wildnis“ zwischen Ida-Seele-Weg und Schreberweg,
- Entwurf von Leitlinien des ADFC für Radverkehrsanlagen in Darmstadt,
- Überarbeitung des Darmstädter Fahrradstadtplans, Entwicklung einer Nord-Süd-Achse durch Darmstadt mit wenig Berührung zum Kraftverkehr und weiteres.

Die Zahl der Aktiven reicht bei weitem nicht aus, um alle Punkte in diesem Jahr zu bearbeiten. Priorität hat die Begleitung der Planung für einen Radweg am Westrand des Herrngartens neben der Frankfurter Straße. Hier gilt es, den Bau eines problematischen Bordsteinradwegs zu verhindern.

Die Stadtverordnetenversammlung hat die Neuanlage „2.000 vorbildlicher Fahrradstellplätze“ beschlossen. Die Stadtverwaltung will sich jedoch nicht auf die Verwendung ADFC empfohlener Ständer und Einstellabstände festlegen. Der ADFC Darmstadt wird nun die betreffenden Schulen über die Vorzüge ADFC empfohlener Ab-

stalleinrichtung informieren.

Auch die Erarbeitung von Vorschlägen für verbesserte Vorfahrtsrechte von Radfahrern auf dem viel befahrenen Ida-Seele Radweg zwischen Kranichstein und Eissporthalle sollen mit Priorität erarbeitet werden. Im Laufe des Jahres soll eine Dokumentation als Handlungsempfehlung für die Verwaltung erstellt werden. Die Jägertorstraße in Kranichstein soll Radverkehrsanlagen erhalten. Hier gibt es erste Entwürfe vom Tiefbauamt. Auch hier wird der ADFC sich einbringen.

Auch für das Erstellen von Schulungsunterlagen für „Richtiges Fahren auf der Fahrbahn“ hat sich ein Aktiver gefunden. An der Überarbeitung des Fahrradstadtplans und der Entwicklung einer Nord-Süd-Achse durch Darmstadt mit wenig Berührung zum Kraftverkehr wird gearbeitet.

Dem ADFC fehlen in der Radverkehrspolitik Mitglieder, die sich aktiv engagieren möchten. Wir bemühen uns, Neueinsteigern den Weg leicht zu machen. Interessenten für eine Mitarbeit in der Radverkehrspolitik mögen sich bitte per eMail an AG_Stadt@adfc-darmstadt.de melden.

Thomas Grän

BIKE & CO
Aus Liebe zum Rad!

BIKE & SPORTS SEEHEIM Rad und Triathlon
a. d. Bergstraße

Darmstädter Str. 15
64342 Seeheim

Telefon: 06 257 / 5060560 Email: info@bikesports-seeheim.de

BIKE PARTNER Seeheim

Mitgliederversammlung des ADFC Kreis Bergstraße

Vorstand komplett neu gewählt

Wie in nahezu allen Vereinen in Deutschland findet auch beim ADFC Bergstraße einmal im Jahr eine Mitgliederversammlung statt. Sie dient dazu, die Aktivitäten und die Finanzen offenzulegen und damit den Mitgliedern Rechenschaft über das Vereinsgeschehen abzugeben. Organisatorisches, wie z.B. Vorstandswahlen und Ehrung verdienstvoller Aktivisten gehören ebenfalls dazu. Die Mitgliederversammlung 2015 fand am 11. März mit rund 40 Teilnehmern im Marienhaus in Heppenheim statt. Als Gast war der stellvertretende Landesvorsitzende Dr. Holger Küst mit einem Grußwort präsent. Nachstehend wird über Ablauf und wesentliche Entscheidungen berichtet.

Vorgegangen wird nach der bewährten und allen Mitgliedern vorab zugänglich gemachten Tagesordnung. Nach Begrüßung der Anwesenden und Feststellung der Beschlussfähigkeit wurde der Versammlungsleiter (Burkhard Klatt, der souverän und zügig durch die Versammlung führte) gewählt, das Protokoll führte Karin Lippke. Zu Beginn erfolgten die Berichte des Vorstandes (Matthias Gehrman) und des Kassenswartes (Klaus Peterson). Daran anschließend erläuterten

einzelne Vorstandsmitglieder und Mitglieder aus dem Auditorium ihre Aktivitäten für den ADFC Kreis Bergstraße. Nachstehend einige wesentliche Punkte (wer mehr wissen möchte, kann auf Anfrage beim Vorsitzenden das Protokoll anfordern):

- Das Jubiläumsjahr (25 Jahre ADFC Bergstraße) wurde mit viel Engagement vom Festausschuss vorbereitet und mit den Mitgliedern und Gästen würdig und festlich begangen.
- Das Codieren von Fahrrädern wurde neu belebt (Materialanschaffung und Ausbildung).
- Gebrauchtradmärkte entwickeln sich weiter und werden gut angenommen (Termine siehe Tourenprogramm und Website).
- Der ADFC Bergstraße wächst weiter. In 2014 kamen 45 neue Mitglieder dazu
- Als gesellschaftliche Gestaltungsaufgabe gab es Fahrradunterricht (Theorie und Praxis) für Flüchtlinge und eine Fahrradabstellanlage für das Naturschutzzentrum Bergstraße.
- Seit einem Jahr gibt es das Infomagazin „Kettenblatt“. Die Kooperation mit dem ADFC Darmstadt hat sich bei der ge-

meinsamen Erstellung, Produktion und Verteilung bewährt.

- Die Montagstouren 50+ werden sehr gut angenommen.
- Die Winterwanderungen erfreuen sich weiterhin großer Beliebtheit.
- Die Einbindung des ADFC in die Verkehrsplanung der Städte und Gemeinden schreitet voran.
- Die Homepage www.adfc-bergstrasse.de wurde als sehr professionell und aktuell gewürdigt und hat, wie Webmanager Manfred Zahn darlegte, großen Zuspruch.
- Die Entlastung des Vorstandes wurde erteilt und der Haushaltsplan 2015 einstimmig angenommen.
- Die ausgeschiedenen Vorstandmitglieder wurden mit Dank verabschiedet.

Eine Besonderheit in diesem Jahr war die Neuwahl des gesamten Vorstandes. Es wurden gewählt:

- Matthias Gehrman (1. Vorsitzender)
- Karin Lippke (Schriftführerin)
- Lucia Scholl (Kassenswartin)
- Manfred Zahn, Herbert Mansfeld, Bärbel Rengstorf-Dürr, Ernst Janka, Norbert Diehl (Beisitzer)

Die gewählten Vorstandsmitglieder, die sich - soweit noch nicht allgemein bekannt - vorher kurz vorgestellt hatten, bedankten sich für das Vertrauen und vereinbarten, den beschrittenen erfolgreichen Weg fortzusetzen.

In seinem Schlusswort betonte der alte und neue Vorsitzende Matthias Gehrman noch einmal das Ziel eines gemeinsamen Verkehrsausschusses des ADFC Bergstraße, die Bitte um Unterstützung für die Pressearbeit und für das Codieren, die Suche nach Ansprechpartnern für Lampertheim und die Gewinnung neuer Tourenleiter
Elmar Tiburski

Der neue Vorstand des ADFC Bergstraße v.l.n.r.:

Karin Lippke, Ernst Janka, Herbert Mansfeld, Lucia Scholl, Manfred Zahn, Matthias Gehrman, Bärbel Rengstorf-Dürr, Norbert Diehl



Foto: ADFC Bergstraße

Sanierung des Fuß- und Radwegs Bickenbach-Zwingenberg

ADFC spricht mit Hessen Mobil und Kommunalpolitikern

Hessen Mobil hat im letzten Winter die marode Fahrbahndecke des Fuß- und Radwegs an der B3 zwischen Bickenbach und Zwingenberg saniert. Zwar sind Wurzelaufläufe und Verbundpflaster restlos verschwunden, worüber sich Radfahrer sicherlich freuen. Viele Probleme des stark frequentierten Fuß- und Radwegs sind jedoch immer noch nicht gelöst. Nennen wir hier nur die drei wichtigsten:

- Der benutzungspflichtige Zweirichtungsradweg ist nach wie vor an vielen Stellen zu schmal. Streckenweise beträgt die verfügbare Breite knapp 2 Meter. Das Mindestmaß beim Begegnungsverkehr beträgt 2,50 Meter.
- Zahlreiche falsch gestaltete und oft gefährliche Ein-, Aus- und Zufahrten kreuzen diesen Weg. Ein Beispiel dafür ist die Zufahrt zum Einkaufszentrum Pfarrtanne in der Gemarkung der Gemeinde Alsbach-Hähnlein.

- Die Radverkehrsführung ist an Kreuzungen und den beiden Ortseingängen meist unklar oder verwirrend, was zu häufigen gefährlichen Konfliktsituationen mit Fußgängern und dem motorisierten Verkehr führt.

Erst kurz vor Baubeginn erfuhren die ADFC-Kreisverbände Darmstadt und Bergstraße von der anstehenden Baumaßnahme und stießen umgehend eine öffentliche Diskussion über deren Sinn und Zweck an. Zunächst luden sie Kommunalpolitiker, Hessen Mobil und die Presse zu einer öffentlichen Befahrung des Radwegs noch vor Beginn der Maßnahme ein, um die problematischen Stellen vor Ort aufzuzeigen.

Vertreter von Hessen Mobil konnten an diesem Ortstermin leider nicht teilnehmen, boten stattdessen den beiden ADFC-Kreisverbänden einen Gesprächstermin an. Ulrich Koch und Xavier Marc (ADFC Darmstadt) sowie Klaus Peterson

(ADFC Bergstraße) führten am 14. November das Gespräch mit Andreas Moritz (Bevollmächtigtem von Hessen Mobil für Südhessen) und einigen seiner leitenden Mitarbeitern.

In diesem Gespräch erklärte Hessen Mobil, dass diese begrenzte Sanierungsmaßnahme notwendig war, um die Verkehrssicherheit wieder herzustellen. Wegen des Baumbestands an der Westseite des Radweges war jedoch kein Ausbau möglich. Dennoch bestritt Hessen Mobil die problematische Beschaffenheit dieses Radwegs nicht. Hessen Mobil betonte hier die Zuständigkeit und Mitverantwortung der betroffenen Kommunen für die Gestaltung im Bereich von Anschlüssen und Kreuzungen.

Übereinstimmend nannten Hessen Mobil und ADFC den Bau eines zweiten Radwegs auf der Ost-Seite der B3 als einzige nachhaltige Lösung für das Problem des Begegnungsverkehrs. Hessen Mobil sagte zu, sich für die Aufnahme dieser Lösung in das hessenweite Radwegeprogramm einzusetzen. Ob dieser Lösung auf Landesebene eine ausreichende Priorität zugeteilt wird, hängt von vielen überregionalen verkehrspolitischen Faktoren

Vor der Sanierung zu eng und holprig,...



...nach der Sanierung kaum verbreitert jedoch mit glatter Fahrbahn



Fotos: Ulrich Friedrich Koch

ab. Wie auch immer: Wichtig ist dieser Fuß- und Radweg für die Alltagsmobilität der Menschen an der nördlichen Bergstraße. Deswegen ruft der ADFC die Bürgermeister der Anlieger-Kommunen – insbesondere Bickenbach, Alsbach-Hähnlein und Zwingenberg- dazu auf, sich neben Hessen Mobil für diese Lösung politisch einzusetzen.
Xavier Marc

Hessen Mobil erkennt den Nutzen des Dialogs mit dem ADFC

Zitat aus dem Protokoll des Gesprächs von 14. November 2014 zwischen Hessen Mobil und den ADFC-Kreisverbänden Darmstadt und Bergstraße:

„Nach gegenseitiger Vorstellung der Teilnehmer erläuterte Herr Koch (ADFC Darmstadt, Anm. d. Red.), dass der ADFC zu anstehenden Bauprojekten bzw. Baumaßnahmen von Hessen Mobil gerne frühzeitig die Sichtweise

und die Alltagserfahrung der Radfahrer als konstruktiven Beitrag einbringen möchte. Dadurch könnten nachträgliche Kritik und teure Nachbesserungen vermieden werden. Herr Moritz (Bevollmächtigter von Hessen Mobil für Südhessen, Anm. d. Red.) erkannte den gegenseitigen Nutzen dieses Dialogs und erklärte sich hierfür offen.“



Foto: Burkhard Walger

Kurz, aber wichtig! Ein langes Ärgernis hat ein Ende. Es wurde sogar ein Radstreifen angelegt.

Die Einbahnstraße zwischen Klappacher Straße und Karlstraße auf Höhe der Schader Stiftung war jahrelang ein Hindernis für Radfahrer

auf dem Weg in die Stadt. Es gab an dem Radstreifen auf der Klappacher Straße einen Taster auf einem eigens errichteten Stahl-

pfeifen, der die Fußgängerampel zur Querung anforderte. Die Radfahrer sollten dort absteigen und im Fußgängerbereich die Straßenbahngleise im Haltestellenbereich queren. Dies war primär sicherlich nicht für Radfahrer gedacht und führte sie in einen Konflikt mit den Fußgängern.

Diese undurchsichtige Situation hat nun ein Ende: ADFC Vorstandsmitglied Annelie von Arnim hatte sich vor langen schon dafür eingesetzt, das kurze Stück Einbahnstraße für Radfahrer in die Gegenrichtung zu öffnen. Nun hat die Stadt diesen Vorschlag vorbildlich umgesetzt. Die Markierung auf der Fahrbahn macht allen Verkehrsteilnehmern die neue Situation klar. Um die Querung der Straßenbahngleise abzusichern ist eine „schlafende Ampel“ installiert worden, die bei Durchfahrt einer Straßenbahn „Rot“ für beide Querungsrichtungen signalisiert.

Thomas Grän

Termine

- 19.5.2015 17:30 Uhr Fahrradcodierung in der Fahrradstadion am HBF in DA (bitte anmelden unter codierung@adfc-darmstadt.de)
- 21.5.2015 18:30 Uhr Info-Abend zu GPS & Outdoornavigation Darmstadt, Lichtwiesenweg 15, Alpin- und Kletterzentrum
- 24.5.2015 11-17 Uhr Fahrradaktionstag mit Fahrradcheck, Fahrradwaschanlage, Fahrradflohmart und Fahrradcodierung auf dem Marktplatz in Darmstadt
- 30.5.2015 9-14 Uhr Infostand und Fahrradcodierung in Dieburg auf dem Marktplatz
- 31.5.2015 11-17 Uhr ADFC inklusives Familienfahrradfest auf dem Aktivspielplatz im Herrngarten in Darmstadt. Spiel und Spaß für Große und kleine Menschen mit und ohne Behinderung. Fahrradcodierung
- 13.6.2015 10-12 Uhr Fahrradcodierung in Heppenheim bei „2Rad-Becker“, Lehrstr. 3
- 12.9.2015 10-12 Uhr Fahrradcodierung in Heppenheim bei „2Rad-Becker“, Lehrstr. 3

Die Radverkehrsförderung hat hohen Stellenwert bei der Mobilität in Darmstadt

Cornelia Zuschke (parteilos) ist seit knapp einem Jahr Baudezernentin in Darmstadt. In dieser Funktion ist sie sowohl für die allgemeine Stadtplanung als auch für die Verkehrsplanung und -auf

KB: Sie sind jetzt schon einige Zeit Bau- und Verkehrsdezernentin in Darmstadt. Benutzen Sie dienstlich oder privat das Fahrrad? Was freut Sie, was stört Sie beim Radfahren in Darmstadt?

Ich benutze das Fahrrad dienstlich und privat sowohl in Darmstadt, als auch bei Besuchen in meiner „Noch-Wochenendheimatstadt“ Fulda. Was mich freut: Ich habe ein gutes Gefühl, denn Sitzungen, Schreibtischaktivität, Zeit meist in geschlossenen Räumen, das ist mein Alltag, und wenn ich Fahrrad gefahren bin, habe ich das Gefühl, etwas für mich und meine Gesundheit getan zu haben. Außerdem habe ich beim Fahrrad fahren viele Bereiche in Darmstadt sehr schnell und gut kennen gelernt. Dabei erschließen sich aus der unmittelbaren Umwelt und dem Umfeld auch Details, wie Schäden im Straßenraum oder Besonderheiten an Gebäuden. Ich bin ja auch noch Autonutzer.

Was stört mich? Aggressives Verhalten in jeder Beziehung, ob Fußgänger/in, Fahrradfahrer/in oder Autofahrer/in. Aus dem Blickwinkel der Stadtplanerin stört mich, dass unsere Straßenräume einfach nicht mehr reichen, um allen Belangen adäquate Bedingungen einzuräumen, aber sie sind eben historisch so angelegt. Man ärgert sich darüber, dass ein komfortabler Fahrradstreifen auf einmal am Rande einer Kreuzung oder Nichts endet, aber das ist eben die Realität, die man nicht von einem Tag auf den anderen ändern kann. Ich bin schon lange im Bauwesen tätig und weiß, dass dieser Zustand auf

dem Weg zu besseren Lösungen normal ist und dass man nur Schritt für Schritt bestimmte Dinge in Angriff nehmen kann.

KB: Es gibt in Darmstadt einen „Runden Tisch Radverkehr“, der dem Magistrat berichtet. Halten Sie diese Einrichtung für wichtig und planen Sie, an den Sitzungen persönlich teilzunehmen?

Ich bin froh, dass es den „Runden Tisch Radverkehr“ gibt, halte ich diese Einrichtung für wichtig und wäre gerne auch schon längst bei einer der Sitzungen gewesen, zumal ich diesen in Fulda selbst ins Leben gerufen habe. Wenn es meine Zeit erlaubt, werde ich an diesen Sitzungen gerne teilnehmen. Ein Haupthindernis liegt darin, dass der Runde Tisch immer mittwochs tagt, an dem ich an den Sitzungen des Magistrats teilnehmen muss.

KB: Der Fahrradverkehr hat das Potential, die Verkehrsprobleme in Städten wie Darmstadt zu entschärfen, wenn nicht gar zu lösen. Halten Sie den aktuellen Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen in Darmstadt von 15% für ausreichend? Was halten Sie für notwendig, um diesen zu steigern?

Der Anteil von Radverkehr in Darmstadt ist mit 15% schon überdurchschnittlich hoch. Natürlich kann und muss dieser Anteil weiter gestärkt werden. Andere Orte punkten mit noch mehr Ausleihstationen und Komfortanlagen und durch attraktivere, durchgehende, komfortable und vor allem sicherere Radverkehrseinrichtungen. Zur Attraktivität gehören durchlässige und bequeme Radverbindungen von A nach B und komfortable Radabstellanlagen. Zur Sicherheit gehören ausreichend breite und intakte Fahrradwege oder zumindestens eindeutige Markierungen. Als ich in der Wissenschaftsstadt Darmstadt meine Tätigkeit begann, habe ich eine klare Programmatik zum Thema „Ausbau von



Foto: Sandra Kaschuge

Radverkehr“ vorgefunden, der ich mich aus vollster Überzeugung verpflichtet fühle.

KB: Das von der Stadt Darmstadt vorgesehene Radverkehrsnetz weist hauptsächlich Radwege an Hauptverkehrsstraßen aus, die aus unserer Sicht den heutigen Bedürfnissen und zum Teil auch den Verwaltungsvorschriften nicht mehr entsprechen. Was ist geplant, um diese Radverkehrsanlagen an den Hauptverkehrsstraßen zu verbessern?

Es sind z.B. Fahrradstraßen geplant, die eben nicht nur die Haupttrouten verwenden, sondern auf Nebenrouten eine gute Durchlässigkeit ermöglichen werden. Ich denke, dies ist ein mir wichtiger Schritt, die Radverkehrsanlagen entlang der Hauptverkehrsstraßen zu entlasten. Darüber hinaus werden auch Straßen, wie die Bleichstraße und weitere, anders markiert, um im Parallelbetrieb zur

Radstreifen in der Bleichstraße. So sollten sie immer aussehen!

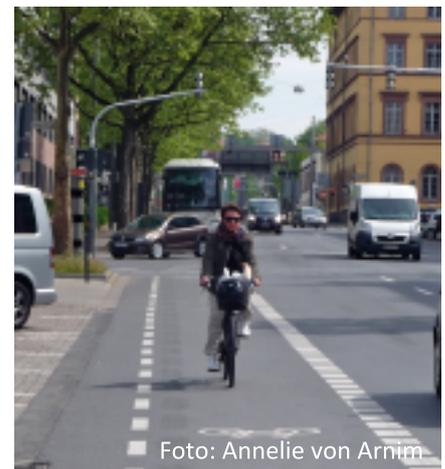


Foto: Annelie von Arnim

Rheinstraße Entlastung zu schaffen. Eine weitere Strategie ist es, durch Grünanlagen bessere Radwege zu bauen, die Fußgängerbetrieb und Fahrradbetrieb so ordnen, dass es für beide Seiten sicher und attraktiv ist.

KB: Der Bürgermeister der Stadt Pfungstadt, Patrick Koch (SPD), sagte uns in der letzten Ausgabe (S. 12) bezüglich des fehlenden Winterdienstes auf dem Radweg an der Eschollbrücker Straße auf Darmstädter Gemarkung: "Es stünde der Stadt Darmstadt gut an, Ihre Radwege für die Sicherheit der Radfahrer im Winter gefälligst ordentlich vom Schnee zu befreien." So einfach ist dies vielleicht nicht, da es dabei teilweise um Landesstraßen geht, die von Hessen Mobil unterhalten werden. Daher die Frage an Sie: Könnten Sie sich vorstellen die Zusammenarbeit mit den Kommunen im Umland und Hessen Mobil zu suchen, um für die Rad fahrenden Pendler gute Bedingungen auch auf Darmstädter Gemarkung zu schaffen?

Ich danke dem Herrn Bürgermeister Patrick Koch herzlich für seinen Rat. Es wäre nur einfacher gewesen, den direkt an die zuständige Dezernentin oder den Dezernenten zu geben, vielleicht hätten wir dann besser reagieren können. (Anm. d. Red.: Uns ist bekannt, das Bürgermeister Patrick Koch persönlich mit Oberbürgermeister Jochen Partsch im Sept. 2014 darüber gesprochen hat.) Insofern werde ich die Frage gerne mit dem EAD, Eigenbetrieb im Dezernat von Herrn Schellenberg, diskutieren. Darüber hinaus ist es keine Frage, sich auch mit Hessen mobil bei den vielen ohnehin anstehenden Gesprächen zu Radverkehr, ÖPNV, und Straßenbau darüber zu unterhalten. Die angesprochene Zusammenarbeit, ist gute Praxis. Das Thema Winterdienst werden wir selbstverständlich auch ansprechen.

KB: Die Stadt will im Jahr 2015 bis zu 2000 neue Fahrradparkplätze im öffentlichen Raum und an Schulen schaffen. Es gibt viele verschiedene Typen von Fahrradparkern, wie zum Beispiel Anlehnbü-

gel oder den vom ADFC empfohlenen Typ Beta der Firma Orion. Als Architektin ist Ihnen sicher neben Funktionalität und Effizienz auch die Ästhetik der Stadtmöblierung wichtig. Wie wird für einen konkreten Standort der Typ eines Parkers ausgewählt? Wie bewerten Sie die Ästhetik bei den neuen Fahrradparkern in der Hochschulstraße?

Die Funktionalität der Abstellanlagen steht zunächst immer im Vordergrund bei der Produktauswahl. Wichtig ist, das man die Fahrräder anlehnen und anschließen kann.

Die nächsten Auswahlkriterien werden von dem Aufstellort und dem Preis bestimmt. Vor einem für die Stadt bedeutenden Gebäude oder herausragender architektonischer Gestalt, werden wir gegebenenfalls einer teureren Lösung zustimmen, als etwa vor einem Sportgelände.

Langfristig ist es mein Ziel, einen für Darmstadt passenden Fahrradständer zu etablieren, der eine hohe Funktionalität, eine gute Gestalt und einen hohen Wiedererkennungswert besitzt und durch den wiederholten Einsatz zu einer Beruhigung des Stadtbildes beiträgt.

Ganz aktuell stand jedoch die schnelle Verfügbarkeit im Vordergrund. Diese Anlagen sind nicht ortsfest und können künftig immer dort eingesetzt werden, wo akuter Bedarf besteht. In der Zwischenzeit werden wir nach dem „Darmstadtbügel“ suchen, der allen oben genannten Anforderungen gerecht wird.

Die Abstellanlage in der Hochschulstraße gefällt mir speziell für diesen Ort sehr gut. Die Anforderung hier war, eine große Anzahl von Fahrrädern abstellen zu können ohne dass die Anlage tief im Boden verankert werden muss. Dass es sich dabei um eine Form wie eine Denksportaufgabe handelt, passt sehr gut zur Technischen Universität!

KB: Einige Ampeln mit Induktionsschleifen in Darmstadt sprechen nicht auf einen einzelnen Radfahrer an. Was wird dagegen unternommen?

Gleich zu Beginn meiner Tätigkeit in Darmstadt habe ich die Ampel-

regelungen in Darmstadt in Frage gestellt. Hier wurde deutlich, dass der Magistratsbeschluss zur Ausstattung, Schaltung und Einrichtung von Ampeln von 1995 überarbeitungsbedürftig ist. Diese Überarbeitung habe ich eingeleitet. Ich rechne mit Ergebnissen noch im späten Frühjahr.

Das Problem ist nicht ganz einfach zu lösen, da an einer Ampel viele verschiedene Belange zu berücksichtigen sind. Dennoch wollen wir gerne für eine Verbesserung sorgen. Dazu kommt noch der Aspekt der Luftreinhaltung.

KB: Wir können häufig beobachten, dass Radverkehrsanlagen von Autos zugeparkt werden. Vor einiger Zeit konnte man im Darmstädter Echo lesen, dass das Ordnungsamt nur gegen Fußgänger behindernde Falschparker vorgeht, wenn sich jemand beschwert. Glauben Sie nicht, dass dies dazu führt, dass Falschparken auf Radwegen ebenfalls als „Kavaliersdelikt“ anzusehen?

Was Sie schildern, ist in der Tat eine schlechte Praxis. Wir appellieren an alle Autofahrerinnen und Autofahrer über Ihre Zeitschrift, Radwege ernst zu nehmen und nicht als Abstellplätze zu missbrauchen. Ordnungsdezernent Rafael Reißer und seine Mannschaft sind dabei, Abhilfe zu schaffen, das weiß ich von ihm persönlich.

Die „Denksportaufgabe“ in der Hochschulstraße.

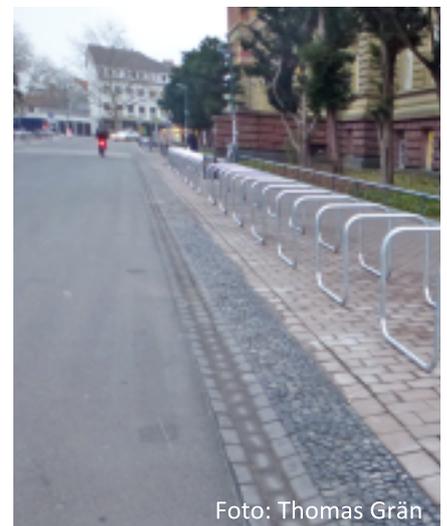


Foto: Thomas Grän

KB: Heute kann man bei Fußballspielen am Böllenfalltor beobachten, dass sowohl Radwege und Fußwege als auch Fahrbahnen verkehrsgefährdend zugeparkt werden. Was planen Sie, um diese Situation beim Neubau des Stadions zu verbessern?

Im Verkehrskonzept für das Stadion wird die Vermeidung von Individualverkehr eine große Rolle spielen. Ich bin ganz sicher, dass viele Menschen aus Darmstadt gerne mit dem Fahrrad kommen, weil sie so näher und sicherer an das Stadion heranfahren können, anstatt einen Parkplatz suchen zu müssen. In das Verkehrskonzept zum Stadion wird der Radverkehr als Aspekt unabdingbar selbstverständlich mit einbezogen.

KB: Als Baudezernentin haben Sie vielfältige Aufgabenbereiche. Welchen Stellenwert hat die Radverkehrsförderung dabei? Welche drei Projekte sind Ihnen bei der Radverkehrsförderung am wichtigsten?

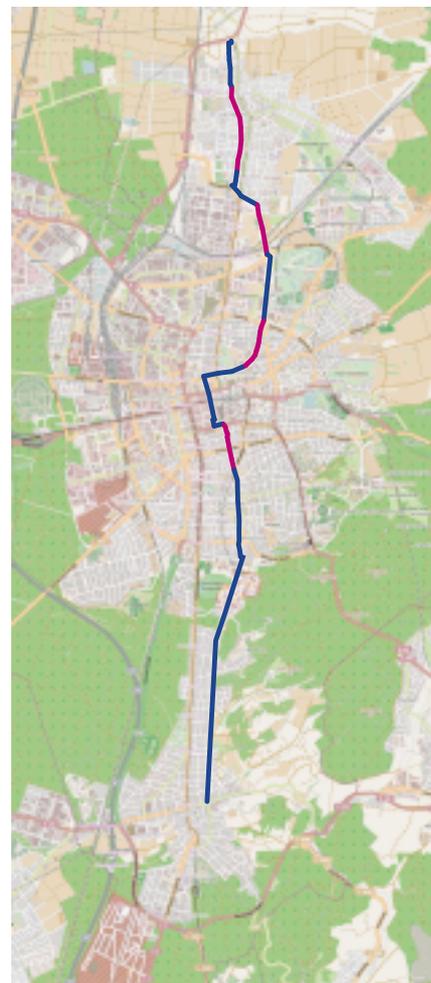
Zu meinen Aufgabenbereichen gehören Mobilität, Umwelt, Klimaschutz sowie Energie. Stadtplanung geht heute nicht mehr ohne Mobilitätsplanung und Mobilitätsplanung geht heute nicht mehr ohne Radverkehrsförderung.

Zur Fortentwicklung des Radverkehrs sind Lückenschlüsse in den großen Radverkehrsrouten aus meiner Sicht besonders wichtig.

Mit dem Ausbau der Fahrradstraße Wilhelminenstraße, dem Umbau der Zimmerstraße, der Neugestaltung der Grafenstraße, dem Umbau Willy-Brandt-Platz, der Sanierung der Hochschulstraße, der Fahrradstraße Pankratiusstraße und dem Umbau des Knotens Rhönring, der Neuordnung des Bürgerparks nach Aufhebung des Bebauungsplans für die Nord-Ost-Umgehung, den Fahrradstraßen Schreberweg und im Ehrlich entsteht eine durchgängige Nord-Süd-Route für Radfahrerinnen und Radfahrer. In Richtung Süden vervollständigen wir mit dem Ausbau der Radverkehrsanlagen entlang der Heidelberger Landstraße diese Route.

Die Einführung des Fahrradverleihsystems gemeinsam mit dem ASTA der Technischen Universität ist bereits jetzt ein großer Erfolg. Auch diese Angebote werden wir weiter verbessern und ergänzen.

Ein drittes Vorhaben, das mir besonders am Herzen liegt, ist der Neubau der Geh- und Radwegbrücke über die Rheinstraße, exemplarisch auch für andere Verknüpfungen. Trotz der großen technischen und finanziellen Herausforderung wäre dieses Projekt wegweisend für die gut 15.000 Menschen, die künftig im TZ-Rhein-Main-Gelände arbeiten werden. Es könnte für Berufspendler und –pendlerinnen den Verzicht auf den eigenen PKW attraktiver



© OpenStreetMap-Mitwirkende, <http://www.openstreetmap.org/copyright>

Die Nord-Süd Radroute.

Fahrradstraße
Fahrradroute

machen.

Ich danke Ihnen herzlich für ein Interview mit frischen und konkreten Fragen. So etwas bringt auch mich im Denken weiter.

Darmstadt bundesweit unter den Top 10 beim ADFC Fahrradklimatest

Beim Ende Februar in Berlin vorgestellten Fahrradklima-Test des ADFC schaffte es Darmstadt erneut, sich deutlich zu verbessern und landet erstmals in den „Top 10“. Darmstadt steht jetzt bundesweit auf Platz 7 der fahrradfreundlichsten Städte in seiner Größenklasse. Auf Landesebene ist Darmstadt sogar auf Platz 1 vor den zwei vergleichbaren hessischen Städten Kassel und Offenbach. Das Fahrradklima in Darmstadt bewerteten die Teilnehmer der Umfrage mit der Ge-

samtnote 3,5 und damit um ganze 0,3 Schulnoten besser als bei der letzten Umfrage 2012. Das ist beachtlich. Insgesamt haben 280 Darmstädter an der bundesweiten Befragung teilgenommen. Besonders positiv bewerteten die Radfahrer in Darmstadt die Erreichbarkeit des Stadtzentrums mit dem Rad und die Möglichkeit das Fahrrad im Öffentlichen Personentransport mitzunehmen. Für das Radfahren wird überdurchschnittlich viel geworben, finden die Radfahrer. Auch das Angebot von

Leihrädern wird im Vergleich zu anderen Städten sehr positiv bewertet.

Negativ bewertet wurde die Breite und Oberfläche von Radwegen, die ungünstigen Ampelschaltungen für Radfahrer, die mangelhafte Kontrolle von Falschparkern auf Radwegen, Konfliktsituationen mit Autofahrern und die Führung an Baustellen.

Beim ADFC Darmstadt ist man erfreut, aber auch überrascht von der hervorragenden Platzierung Darmstadts im Fahrradklima-Test. Die Öffentlichkeitsarbeit der Stadt für mehr Radverkehr trägt viel zur Zufriedenheit der Radfahrer in Darmstadt bei. Das ist gut so, denn

mit einer positiven Einstellung zum Radfahren drehen sich die Räder viel leichter und das Rad wird gerne benutzt. Der radelnde Oberbürgermeister Jochen Partsch und die zahlreichen Bürgerversammlungen zum Thema Fahrradstraßen haben geholfen, das Thema Radfahren in den Blickpunkt der Öffentlichkeit zu rücken.

Der ADFC Darmstadt wünscht sich jedoch trotz besserer Noten mehr Tempo bei Sanierung und Neubau der Fahrradinfrastruktur. Es fehlt an Geld und Personal, um Fahrradprojekte zügig umzusetzen. Dringend wird ein Fahrradbeauftragter gebraucht, mit ausreichendem Budget und angemessenem Entscheidungsspielraum. Zu tun gibt es eine Menge: Sanierung maroder Radwege, flächendecken-

de Öffnung von Tempo 30 Einbahnstraßen, radfahrer- und fußgängerfreundliche Ampelschaltungen, Entrümpeln der Radwege von überflüssigen Pollern und Umlaufsperrern und Gewährleisten ausreichender Sicherheitsabstände zwischen Radfahrern und ruhendem Kraftverkehr. Auch beim Aufheben der Benutzungspflicht auf Radwegen, die gesetzlichen Mindestanforderungen nicht genügen bzw. an Strecken liegen, die keine Fahrverbote für Radfahrer auf der Fahrbahn rechtfertigen, ist in Darmstadt noch einiges zu tun.

Die Zahl der Teilnehmer an der Umfrage lag in 2014 nur etwa halb so hoch wie bei der vorhergehenden Umfrage in 2012. Auch fiel die Bewertung der Fragen teilweise sehr unterschiedlich aus. Ungeach-

tet der guten Platzierung muss man sich immer vor Augen halten, dass das Umfrageergebnis eine Schulnote von 3 minus ist. Der Umstand, dass es in anderen deutschen Städten offenbar noch schlimmer aussieht, wird die Darmstädter Radfahrer nicht trösten. Hier ist noch einiges aufzuholen, um auf eine glatte 2 zu kommen oder noch besser zu werden. Eine deutliche Verbesserung des Klimas für den Radverkehr in Darmstadt wird nicht möglich sein, ohne Planungskapazitäten und Finanzmittel vom Kraftverkehr abzuziehen. An dieser Frage entscheidet sich, ob Darmstadt eine Verkehrswende schafft hin zu umweltfreundlicher Mobilität.

Thomas Grän



Die Kiste kommt!
Alles bio ... alles frisch ...
Naturkost frei Haus!!!

Die GemüseKiste

Bioland-Vertragshändler

Inh. Ute Zink-Iosi

Erfelder Straße 3 · 64560 Riedstadt

www.diegemueseKiste.de



TELEFON 0 61 58 / 94 17 40

ADFC Fahrradklimatest 2014 an der Bergstraße

Eine Bestandsaufnahme

Hier geht es um eine Betrachtung des Fahrradklimatests für die Region Bergstraße als Ganzes. Was verschlechtert unser Fahrradklima, was haben die beteiligten Städte gemeinsam und wo liegen die stadtspezifischen Problemfelder? Zugegeben, es war nicht leicht die Radfahrer nach zwei Jahren zu motivieren, an einem weiteren Fahrradklimatest teilzunehmen. Schließlich erwarten sie in zwei Jahren sich nicht viel an Änderungen. Hinzu kam, dass die Gemeinden Lorsch und Lampertheim gerade erst ihren eigenen "Fahradklimatest" abgeschlossen hatten (Lampertheim siehe Interview und Lorsch eigener Bericht in 2-2015). Umso erfreulicher war die relativ hohe Beteiligung der Städte Bensheim, Heppenheim und Viernheim. Erfreulich auch, dass Bensheim mit 0,1 und Heppenheim mit 0,5 Noten besser abgeschlossen haben als 2012. Die exakten Zahlen kann jeder nachlesen auf www.adfc-hessen.de

Stärken und Schwächen der drei Städte

Für alle sind die zu schmalen Radwege, die Falschparker-Kontrollen von Autos auf den Radwegen und die Möglichkeit öffentliche Fahrräder auszuleihen

schlecht bewertet worden. Ebenso ist die Führung an Baustellen sowie die nicht zu erkennende Radverkehrsförderung in jüngster Zeit für viele Radfahrer ein Problem. Auch eine verstärkte Werbung für das Radfahren als bewusste Alternative zum Auto wird in allen Städten vermisst. Wie sicher fühlt sich der Radfahrer in den Städten? In allen drei Städten muss sich noch einiges ändern, denn nur Menschen, die sich sicher im Verkehr fühlen, fahren Fahrrad. Alle Studien beweisen: das Gefühl von Sicherheit ist elementar wichtig. Hierzu gehört auch die Angst vor den rasenden Autos in Tempo30-Zonen und das abdrängen von Radfahrern im Kreisel. Ampelschaltungen wurden als „unzureichend auf Radfahrer abgestimmt“ bewertet.

Bensheim

Fakten: 111 Teilnehmer, Gesamtnote 3,52 bundesweit Platz 112 von 292 und Platz 20 von 54 landesweit.

In Bensheim gibt es zudem besondere Gefahrenpunkte wie die Robert Bosch Straße, der Ritterplatz und die vielen (neuen) Kreisel. Neben vielem Lob für die Kreisel zeigt sich in der Auswertung auch eine große Verunsicherung,

z.B. Wer hat wann Vorfahrt? Hier wäre Aufklärung durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit wichtig. Besonders der Kreisel am südlichen Ausgang der Stadt, auf der B3 am Tegut, verlangt nach Neugestaltung und eindeutiger Regelung im Sinne der StVO. Für viele sollte die Fußgängerzone mindestens in den Abendstunden geöffnet sein

Die große Stärke in Bensheim ist, so die bewertenden Teilnehmer, dass man dort gern Rad fährt. Viele nutzen das Fahrrad und die neuen Radwege sind angenehm breit und schnell zu befahren. Die Verantwortlichen machen eine gute Arbeit.

Heppenheim

Fakten: 60 Teilnehmer, Gesamtnote 3,67, bundesweit Platz 141 von 292 und Platz 28 von 42 landesweit. Die Bewertung war um eine halbe Note besser als 2012, bei allerdings stark streuenden Bewertungen.

Heppenheimer heben als besonders gefährlich den Radweg der südlichen B3 hervor und die Raselei vieler Autofahrer auf der Kalterer Straße. Hier wäre ein Angebotsstreifen angebracht. Die Außenbezirke fühlen sich vernachlässigt. Gute Abstellanlagen fehlen in vielen Teilen der Stadt. Von der Politik fühlt man sich verlassen, z.B. an der neugebauten Unterführung an der Lorsch Straße, wo Fahrradfahrer nicht berücksichtigt wurden. Für viele gehört die Fußgängerzone mindestens in den Abendstunden geöffnet.

Die Stärken in Heppenheim: Man kann zügig Fahrrad fahren, das Stadtzentrum ist sehr gut erreichbar und es macht Spaß (besonders außerhalb des Zentrums). Oft wurde die Arbeit des ADFC positiv hervorgehoben.

Viernheim

Fakten: 66 Teilnehmer, Gesamtnote 3,74 bundesweit Platz 158 von 292 und Platz 34 von 54 landesweit

Das große Thema der Viernheimer Fahrradfahrer sind die unsicheren Abstellanlagen. Fahrrad Diebstahl wird hier großgeschrieben. Viele Konflikte werden durch rasende Autos erzeugt und man

Dieser Angebotsstreifen auf der nördlichen B3 vom Postknotenpunkt aus ist gelungen.



Foto: Matthias Gehrmann

wünscht sich mehr und bessere Fahrradwege. Planer denken nicht aus der Sicht der Fahrradfahrer. Verbindungswege zu anderen Städten sind im schlechten Zustand. Radverkehrsförderung wird schlecht benotet.

Positiv wurde in Viernheim der „radelnde Bürgermeister und 1. Stadtrat“ gesehen. Viernheim hat keinen Durchgangsverkehr und könnte leicht zur Muster- Fahrradstadt werden, so ein Teilnehmer. Vorschlag hier: Fahrrad-Event in der Metropolregion, um so für das Fahrradfahren zu werben.

Abschließende Betrachtung aus der Sicht des ADFC

Wer Umweltschutz und Nahmobilität in den Städten verbessern will, muss die Voraussetzungen für den Radverkehr entscheidend verbessern. Dazu gehören sichere Fahrradwege, Kontrollen der

Ein neuer Kreisel mit breiten Radwegen in Bensheim. Das Vorfahrtszeichen steht falsch! Es muss eigentlich vor dem Überweg stehen. Aufgrund des Hinweises durch den ADFC soll es auch versetzt werden.



Foto: Matthias Gehrman

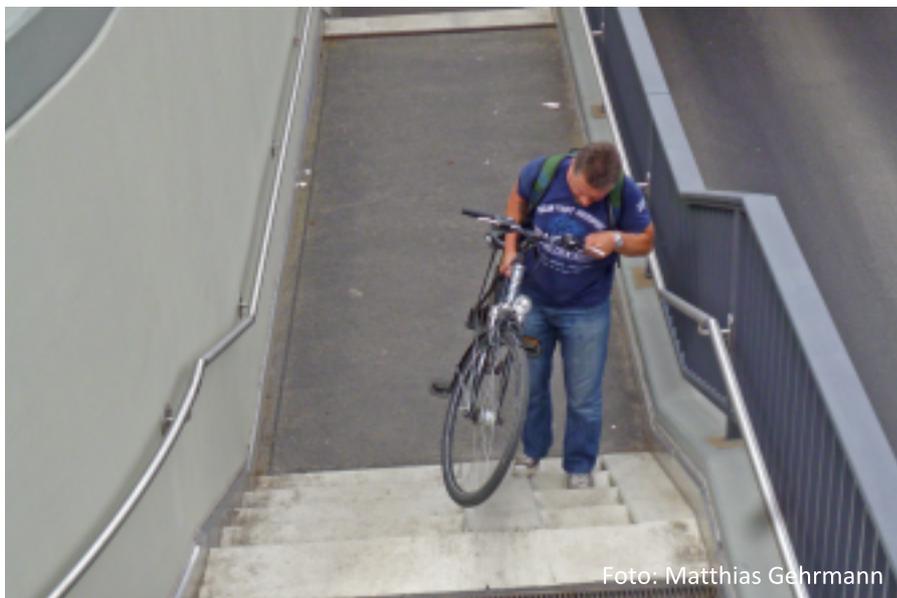


Foto: Matthias Gehrman

Neue Unterführung an der B460 ist sowohl für Radfahrer, als auch für Kinderwagen und Rollstuhlfahrer völlig ungeeignet. Der Magistrat wollte dafür nicht mehr Geld ausgeben!

Geschwindigkeit und Kontrolle parkender Autos, gute Abstellplätze und die Werbung für das Fahrradfahren, um es „schmackhaft“ zu machen (selbstkritisch möchte ich anfügen, hier könnte durchaus auch der ADFC seine Schwerpunkte setzen und gezielter für das Fahrrad als alltagstaugliches Mittel werben). In allen Fragen zu Radverkehrsanlagen ist der ADFC ein guter Beratungspartner.

Eine bewährte Möglichkeit ist die Verkehrsschau, noch besser alle zwei Jahre eine eigene Radverkehrsschau, wobei der ADFC gern behilflich ist. Die Voraussetzungen im Kreis Bergstraße zum Fahrradfahren sind auf Grund der geografischen Lage weit gehend gut, hierauf können wir bauen.

Matthias Gehrman

Radweg an der Felsnase lässt noch Jahre auf sich warten

Ein Schreiben aus dem Jahr 1993 an das „Hessische Amt für Straßenbau“ (heute „Hessen Mobil“) dokumentiert den Wunsch des damaligen Darmstädter Bürgermeisters Michael Siebert („Die Grünen“), einen Radweg an der stark befahrenen B 426 zwischen dem „Kühlen Grund“ in Eberstadt und Nieder-Ramstadt anzulegen. Über 10 Jahre Planung gingen ins Land, bis endlich 2006 mit dem Bau begonnen wurde. Der Baubeginn fiel ärgerlicher Weise in den Kommunalwahlkampf. Das Vorhaben wurde in der Lokalpresse wegen angeblicher Nutzlosigkeit und Umweltbeeinträchtigungen kaputt geschrieben. Die folgenden Bürgerproteste im Wahlkampf gegen den Radwegbau veranlassten seinerzeit den Hessischen Verkehrsminister Alois Riehl (CDU) den Bau zu stoppen.

Dank des unermüdlichen Einsatzes von ADFC Aktiven auf Orts- und Landesebene gelang es nach der Landtagswahl 2009 eine Neuplanung des Radweges unter Verkehrsminister Dieter Posch (FDP) zu erwirken. Die Pläne wurden überarbeitet unter Berücksichtigung der Vorschläge vom ADFC. Mitte 2013 war Baubeginn. Wieder flammten Proteste von Bürgern und Umweltverbänden auf und es nahte wieder der Landtagswahlkampf. Die FDP bangte seinerzeit um ihren Wiedereinzug ins Landesparlament. Ob dieses Bangen um die Wiederwahl oder angebliche Funde von großen Mengen gefährlichen Asbests an der Radwegbaustelle den damaligen Verkehrsminister Florian Rentsch (FDP) zum erneuten Abbruch der Bauarbeiten veranlasste, ist Spekulation. Die FDP büßte über 11 %-Punkte ein und gelangte nur noch knapp in den Landtag. Tarek Al-Wazir („Die

Grünen“) wurde nun Verkehrsminister in Hessen.

Anfang 2015 bat Hans Herr (ADFC Darmstadt, Sprecher der AG RVP Umland und als Mitglied der Grünen im Mühltaler Parlament) in einem Schreiben den Hessischen Verkehrsminister um Aufklärung über die tatsächlichen Gründe für den Baustopp und forderte, sowohl Planungen als auch den Bau des Radweges wieder aufzunehmen. Mitte März kam die Antwort aus dem Verkehrsministerium. Beim Bauversuch im Sommer 2013 seien tatsächlich die hohen Astbestwerte ausschlaggebend für den Baustopp gewesen, so das Verkehrsministerium. Der Schutz der Arbeiter und Anwohner hätte außergewöhnlich aufwendige Schutzmaßnahmen in Form von Einhausung der Baustelle und getrennte Schleusen für Arbeiter und Baumaterial erfordert. Die kostenintensiven Schutzmaßnahmen im sensiblen Umfeld der Baumaßnahme zum Ausschluss gesundheitlicher Beeinträchtigungen ständen in keinem Verhältnis zu den veranschlagten Baukosten von 2,8 Millionen Euro. Die damit gleichzeitig verbundene Vollsperrung der Bundesstraße wäre außerdem nicht zumutbar, so das Verkehrsministerium. Da der Radweg aber im besonderen öffentlichen Interesse sei, werde weiterhin an einer Realisierungsmöglichkeit gearbeitet. Diese werde die bekannten Probleme aus der Vergangenheit berücksichtigen. Mit der Vorstellung einer neuen Variante könne nicht vor Ende 2016 gerechnet werden, heißt es aus Wiesbaden.

Beim ADFC ist man verärgert, dass sich diese Radwegprojekt so quälend in die Länge zieht. Um die aktuelle Not der Radfahrer zu lindern, wurde weder die vom ADFC vorgeschlagene Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf erträgliche 50km/h umgesetzt, noch das gefährliche Hochbord wurde zurückgebaut. Auch wurde kein provisorischer Fußweg für Radfahrer zur Mitbenutzung an der Talseite der B 426 angelegt. Diese Mängel wiegen umso schwerer, als sich an dem Straßensegment u.a. eine Schule befindet.

Grünen“) wurde nun Verkehrsminister in Hessen.

Anfang 2015 bat Hans Herr (ADFC Darmstadt, Sprecher der AG RVP Umland und als Mitglied der Grünen im Mühltaler Parlament) in einem Schreiben den Hessischen Verkehrsminister um Aufklärung über die tatsächlichen Gründe für den Baustopp und forderte, sowohl Planungen als auch den Bau des Radweges wieder aufzunehmen. Mitte März kam die Antwort aus dem Verkehrsministerium. Beim Bauversuch im Sommer 2013 seien tatsächlich die hohen Astbestwerte ausschlaggebend für den Baustopp gewesen, so das Verkehrsministerium. Der Schutz der Arbeiter und Anwohner hätte außergewöhnlich aufwendige Schutzmaßnahmen in Form von Einhausung der Baustelle und getrennte Schleusen für Arbeiter und Baumaterial erfordert. Die kostenintensiven Schutzmaßnahmen im sensiblen Umfeld der Baumaßnahme zum Ausschluss gesundheitlicher Beeinträchtigungen ständen in keinem Verhältnis zu den veranschlagten Baukosten von 2,8 Millionen Euro. Die damit gleichzeitig verbundene Vollsperrung der Bundesstraße wäre außerdem nicht zumutbar, so das Verkehrsministerium. Da der Radweg aber im besonderen öffentlichen Interesse sei, werde weiterhin an einer Realisierungsmöglichkeit gearbeitet. Diese werde die bekannten Probleme aus der Vergangenheit berücksichtigen. Mit der Vorstellung einer neuen Variante könne nicht vor Ende 2016 gerechnet werden, heißt es aus Wiesbaden.

Beim ADFC ist man verärgert, dass sich diese Radwegprojekt so quälend in die Länge zieht. Um die aktuelle Not der Radfahrer zu lindern, wurde weder die vom ADFC vorgeschlagene Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf erträgliche 50km/h umgesetzt, noch das gefährliche Hochbord wurde zurückgebaut. Auch wurde kein provisorischer Fußweg für Radfahrer zur Mitbenutzung an der Talseite der B 426 angelegt. Diese Mängel wiegen umso schwerer, als sich an dem Straßensegment u.a. eine Schule befindet.

Thomas Grän



Neulich in Wiesbaden ...



ADFC fordert hessenweite Einführung von „Dunkel-Dunkel-Ampeln“ an freien Rechtsabbiegern



Foto: Thomas Grän

Zu den etwas sperrigen Begriffen: Ein freier Rechtsabbieger ist eine separate Fahrspur, die an vielen größeren Kreuzungen und Einmündungen rechts abbiegenden Fahrzeugen erlaubt, an der Ampelanlage für den Geradeaus- und Linksverkehr vorbei zu fahren. Auf dem Bild der Kreuzung Arheilger Straße /Martin-Luther-King-Ring ist solch ein freier Rechtsabbieger zu sehen. Die Ampel an der Fußgänger- und Radfahrer Furt war vor einem Jahr noch eine „Rot-Dunkel Ampel“. Im Ruhezustand

war diese Ampel für die Rechtsabbieger immer „Dunkel“ also „Aus“ für die Fußgänger und Radfahrer dagegen immer Rot.

Hier wird die Problematik der Rot-Dunkel Ampeln deutlich: Die Vorrangrechte waren nicht eindeutig geregelt. Der Rechtsabbieger hatte nie „Grün“, da „Grün“ für ihn gar nicht existierte. Er musste also alle Fußgänger und Radfahrer passieren lassen, weil ohne Ampelsignal für ihn das Zeichen „Vorfahrt gewähren“ gilt und er außerdem die Fahrtrichtung ändert.

Die erste Dunkel-Dunkel an einem freien Rechtsabbieger befindet sich in der Arheilger Straße. Die grünen Kreise markieren die für alle Fahrtrichtungen abgeschalteten Lichtsignale. Regelverstöße durch Radfahrer und Fußgänger treten so gut wie nicht mehr auf.

Fußgänger und Radfahrer dagegen mussten vor der Querung erst die Umschaltung von Rot auf Grün durch Betätigen der Taste am Signalmast anfordern.

Eigentlich müssten aufgrund der unklaren Vorrangsituation Rechtsabbieger und Querende sich per Handzeichen oder Zuruf über die Reihenfolge des Fahrens oder Gehens verständigen. In der Regel rauschen die Rechtsabbieger jedoch zügig ohne ihre Wartepflicht zu beachten einfach durch. Viele Radfahrer und Fußgänger ihrerseits verzichten insbesondere bei schwach befahrenen freien Rechtsabbiegern auf die manuelle Anforderung von Grün, was zu hunderttausendfachen Rotlichtverstößen pro Jahr führt.

Thomas Grän

E-Bike Center

Bergstraße

Ihr Spezialist für Fahrräder ... und alles was dazu gehört!



Olek's Radsport

Olek's Radsport GmbH · Lars Oleknavicius
64683 Einhausen · Mathildenstraße 54
Tel. (06251) 5 30 39 · www.oleks-radsport.de

Auf dem richtigen Weg

Gespräch im Lampertheimer Rathaus

Die Stadt Lampertheim mit rund 31500 Einwohnern und den vier Stadtteilen Hofheim, Hüttenfeld, Neuschloss und Rosengarten markiert mit seiner rechtsrheinischen Lage den Westen des Kreises Bergstraße. Sie ist die drittgrößte Stadt des Kreises und verfügt mit dem Naturschutzgebiet Biedensand über ein reizvolles Naherholungsgebiet. Lampertheimer Spargel ist über die Grenzen der Region hinaus bekannt und beliebt. Gesprächsthema war jedoch Gegenwart und Zukunft des Radverkehrs. Kettenblatt (KB) sprach hierüber mit Bürgermeister Gottfried Störmer und Fachbereichsleiter Uwe Becher.

KB: *Wir freuen uns über die spontane Zusage zu diesem Gespräch. Uns interessiert natürlich als Erstes, in wieweit sie beide auch als Radfahrer unterwegs sind.*

Störmer: Ich bin Freizeitradler, das heißt, wenn Wetter und Zeitbudget es zulassen. Als Radfahrer habe ich doch einen anderen Blick auf das Verkehrsgeschehen, aber auch auf die Schönheiten der Stadt und ihrer Umgebung.

Becher: Als Mitglied des Kreisverbandes Worms bin ich aktiv eingebunden und identifiziere mich mit den Anliegen des ADFC.

KB: *Es lief vor kurzen der große Fahrradklimatest des ADFC. Dabei wurden bedauerlicherweise eine weitgehende Stagnation, wenig Aufbruch, aber dafür viel Mittelmäßigkeit bezüglich der Zunahme der Fahrradfreundlichkeit festgestellt. Was unternimmt die Stadt Lampertheim zur Verbesserung der Situation? Wenn ich z.B. die Ringstraße sehe, in der es eine Radwegpflicht gibt, obwohl das in einer 30er Zone nicht erlaubt ist, oder die problematische Bahnhofstraße, oder die Neuschlossstrasse mit ihrer teilweisen abenteuerlichen Radführung, dann sehe ich auch hier Handlungsbedarf.*

Störmer: Wir sehen auch, dass noch einiges getan werden kann. Aber an dieser Stelle sei gesagt, uns fehlt in der Stadt die Vertretung der Radfahrer. Darum unterstützen wir den ADFC, z.B. beim Gebrauchtradmarkt. Wir haben im Zuge unseres Radverkehrskonzeptes gemeinsam mit der Hochschule in Darmstadt eine Fragenbogenaktion durchgeführt. Im Ergebnis liegen wir geringfügig über dem hessischen Durchschnitt. Unsere Stärke ist, dass wir ein durchgängig steigungs- und gefällefrees Gelände haben. Das erleichtert manches was den Radwegebau betrifft und macht die Radnutzung für alle Bürger interessant.

Becher: Insbesondere im Schülerbereich sind wir gut unterwegs. Hier liegen wir deutlich über dem bundesdeutschen Durchschnitt. Leider sind wir durch die engen finanziellen Gegebenheiten der Kommunen, was den Ausbau und die Unterhaltung des Radwegnetzes betrifft, noch nicht so weit, wie es wünschenswert wäre. Es gilt, in Zukunft noch einzelne Lücken zu schließen, besonders im Stadtbereich. Positives Ergebnis der Fragebogenaktion war, dass Radfahren in Lampertheim offensichtlich Spaß macht. Die Verbindungen zu Nachbargemeinden und -städten sowie zu den Freizeiteinrichtungen auf durchweg ebenen Radwegen sind ebenfalls ein Plus.

KB: *Die hessischen Gemeinden sind nach der Straßenverkehrsordnung zu Verkehrsschauen verpflichtet. Diese finden in Bensheim und Heppenheim alle zwei Jahre statt. Dabei ist der ADFC eingebunden. Wie sieht es in Lampertheim derzeit und für die Zukunft aus? Besonders unter dem Aspekt, dass in naher Zukunft eine eigenständige ADFC-Gruppe in Lampertheim entstehen kann.*

Störmer: Natürlich haben wir auch unsere Verkehrsschauen, bei der bisher allerdings eine Interessenvertretung der Radfahrer nicht direkt eingebunden war. Hier können wir noch daran arbeiten, um die berechtigten Anliegen aller am Verkehr Beteiligten besser zu verknüpfen. Dabei kann eine strukturierte Vorgehensweise, gerade für das Miteinander von Radfahrern und Kraftfahrern, sicher hilfreich sein.

Becher: Wenn es an die Umsetzung der Erkenntnisse des Gutachtens der Hochschule geht, werden wir den ADFC mit Sicherheit beratend beteiligen. Die Kontakte bestehen ja bereits seit längerem, nicht zuletzt durch meine Mitgliedschaft im ADFC.

KB: *Das erklärte Ziel, mehr Menschen aufs Rad zu bekommen, ist von der Bundesregierung bis zu den Kommunen wahrscheinlich ähnlich stark ausgeprägt. Dabei überwiegen in der Diskussion gesundheitsfördernde und CO₂ sparende Aspekte sowie die Entlas-*

v.l.n.r.: Matthias Gehrmann, Gottfried Störmer, Uwe Becher, Elmar Tiburski



Foto: ADFC Bergstraße

tion des innerstädtischen Verkehrs. Dazu braucht es aber, neben der Einsicht und dem Willen, auch ganz praktische Dinge wie gute diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten, sichere Verkehrswege und schnelle Möglichkeiten, um von A nach B zu gelangen.

Störmer: Was die Abstellmöglichkeiten betrifft, befinden wir uns noch in der Experimentierphase, um sowohl dem kleinen Kinderrad, dem normalen Einkaufsrad, dem Trekkingrad und dem Mountainbike eine gemeinsame Konstruktion zu bieten und nicht mit unterschiedlichen Ständern zu operieren.

Becher: Ich darf das noch präzisieren. Unsere Philosophie geht dahin, die in der Stadt vorhandenen Poller im Sinne einer attraktiven „Stadtmöblierung“ durch form-schöne Ständer für Fahrräder zu ersetzen, also dem Radfahrer die Abstellmöglichkeit zu signalisieren und gleichzeitig das Stadtbild aufzuwerten. In Köln hat man mit die-

sem Konzept überaus positive Erfahrungen gemacht. Dies wollen wir in Lampertheim nun sukzessive umsetzen.

KB: Stichwort Mannheimer Straße, eine vielbefahrene Bundesstraße ohne separaten Radstreifen oder gar Radweg und damit eine permanente Gefahrenstelle. Was gedenkt man dort zu tun?

Störmer: Da sprechen Sie ein bei uns viel diskutiertes Thema an, an welchem wir regelmäßig arbeiten. Das Problem ist seit längerem erkannt und es gibt auch Ideen zur Lösung, ohne dass ich hierzu genauere Ausführungen machen kann.

KB: Letzte Frage: Wie sehen Sie die Zukunft des Radverkehrs im Lampertheim?

Störmer: Ich bin sicher, dass wir in Lampertheim noch radfreundlicher werden, als wir es bereits sind. Wünschenswert wäre es aus meiner Wahrnehmung, dass sich das

Verhältnis zwischen Radfahrern, Fußgängern und Kraftfahrern harmonischer gestalten möge. Dies würde neben den hier angesprochenen technischen Möglichkeiten ebenfalls zur Verbesserung und Entspannung beitragen.

Becher: lassen Sie mich noch ein positives Beispiel nennen. Bei der Einmündung Wilhelmstraße/Römerstraße in die Neuschlossstraße wurde der Radweg hinter den parkenden Fahrzeugen entlang geführt. Dort gab es immer wieder Konflikte mit abbiegenden Fahrzeugen und Radfahrern. Durch Verlegung des Radweges an die Fahrbahn bereits vor der Kreuzung entlang der Abbiegespur konnten wir einen Unfallschwerpunkt erfolgreich entschärfen.

KB: Wir danken für das Gespräch und wünschen viel Erfolg bei Ihren Aktivitäten rund ums Radfahren.

Elmar Tiburski

Von Forschungsgruppe bis Erbsensuppe



Ob Sport, Kultur
oder Schule:

Merck fördert sein Umfeld in vielen Bereichen – und unterstützt zum Beispiel den naturwissenschaftlichen Unterricht verschiedener Schulen sowie das DRK Arheilgen. www.merck.de/darmstadt

Tourentipp

Mit Packtaschen, guter Laune und unvergesslichen Eindrücken



Foto: Monika Brenes

Der ADFC Bergstraße bietet neben den sonntäglichen Radtouren, den Feierabend-Touren am Mittwoch und den Ü50-Fahrten an jedem 2. Montag auch hin und wieder Mehrtagestouren mit Hotelübernachtungen in landschaftlich besonders reizvollen Gegenden an, die nicht unmittelbar im Einzugsgebiet der Ein-Tages-Touren liegen. Die Anreise erfolgt dann entweder gemeinsam mit der Bahn oder in Fahrgemeinschaften mit dem PKW. Eines der Highlights der Radler-Saison 2014 war sicherlich die Mehrtagestour Saar – Elsass – Pfalz.

Am 2. Oktober fuhr die von den Tourenleitern Monika Brenes und Matthias Gehrman geführt Gruppe von insgesamt elf Teilnehmern mit der Bundesbahn zum Startpunkt nach Saarbrücken. Von

dort ging es im Tal der Saar und an malerischen Kanälen entlang nach Sarrebourg, weiter durch das Elsass über Saverne nach Wissembourg. Letzte Station der Tour war Speyer, wo gerade ein Stadtfest in unmittelbarer Nähe des Doms ausgerichtet wurde.

Die beiden Tourenleiter hatten bei einer Vor-Tour die zu fahrenden Radwege, ansprechende Hotels, historische Sehenswürdigkeiten, landschaftliche Anziehungspunkte und weitere Besonderheiten ausgekundschaftet. So konnten die Teilnehmer bei bestem Wetter unbeschwert radeln, viele Eindrücke sammeln, fotografieren und nach dem Erreichen der Etappenziele beim Abendessen das Erlebte verarbeiten und Gedanken austauschen.

Fünf Etappen galt es an fünf Tagen zu bewältigen:

1. Tag: Anreise per Bahn nach Saarbrücken, entlang der Saar bis nach Mittersheim, 62 km (Hotel Escale)
2. Tag: von Mittersheim nach Saverne, 69 km (Hotel Arial, Steinbourg)
3. Tag: Steinbourg nach Wissembourg, 75 km (Hotel Alsace)
4. Tag: von Wissembourg nach Speyer, 72 km Hotel 1735, Bett&Bike)
5. Tag: von Speyer zurück zum Ausgangspunkt nach Bensheim, 64 km. Gesamtlänge der Strecke ca. 345 km

Da man weder alles schildern noch in der dargebotenen Fülle

behalten kann, hat Tourenleiterin Monika Brenes, die nicht nur gern, sondern auch ganz hervorragend fotografiert, für die Mitreisenden und für alle Interessenten eine Fotoserie zusammengestellt, die unter www.adfc-bergstrasse.de im Bereich Diashow/Touren 2014 zu finden ist.

Besonders zu erwähnen sind neben der pittoresken Landschaft mit viel Wasser, malerischen Hausbooten und gepflegten Fachwerkhäusern, das schmackhafte Essen, die hervorragenden Weiß- und Rotweine, die Disziplin in der Gruppe sowie die durchgängig gute Laune aller Beteiligten. Gerade diese hat maßgeblich zum Erlebniswert beigetragen. Interessante Informationen zu einzelnen Sehenswürdigkeiten, die von Monika und Matthias aufbereitet und vermittelt wurden, erweiterten das kulturelle und landschaftliche Erleben. Dass es weder einen Sturz noch einen Platten gab rundete die Tour zusätzlich positiv ab.

Alles in Allem war es eine Mehrtagestour die Lust auf weitere Angebote dieser Art macht. Da Saarbrücken von Darmstadt aus mit dem Zug gut zu erreichen ist, kann dieser Touren-Tipp auch für den ADFC Darmstadt-Dieburg interessant sein.

Elmar Tiburski



Foto: Monika Brenes

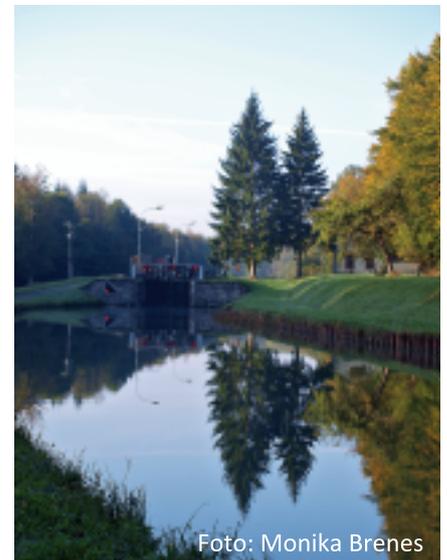


Foto: Monika Brenes

Das geht auch!

Fahrradfahren und Geocachen

Eine sehr reizvolle Möglichkeit, seine Fahrradtouren abwechslungsreich zu gestalten, ist die Kombination mit Geocaching. Besonders Familien mit Kindern bietet es die vom Nachwuchs oftmals eingeforderte Unterbrechung zur Vermeidung von Langeweile und/oder Überanstrengung. Aber auch für Einzelradler, Paare und Gruppen ist Geocaching mit dem Fahrrad, welches einen größeren Aktionsradius als beim Suchen und Finden zu Fuß ermöglicht, eine beliebte und spannende Freizeitbeschäftigung.

Was ist eigentlich Geocaching?

Den Begriff Geocaching (gesprochen: geokäsching) hat sicherlich schon jeder gehört und dazu auch so dubiose Erklärungen wie „moderne Schnitzeljagd“, was nicht wirklich weiterhilft.

Die Geschichte des Geocaching begann im Jahre 2000, als die USA auf die künstliche Verschlechterung der GPS-Signale verzichteten und das Satellitensignal dadurch auch für die zivile Navigation mit guter Genauigkeit zur Verfügung stand. Die Idee des Geocaching, ist es, bestimmte Gegenstände irgendwo zu verstecken und die Koordinaten im Internet zu veröffentlichen, um anderen Mitspielern die Möglichkeit zu geben, den Gegenstand mithilfe eines Navigationsgerätes aufzuspüren. Laut Wiki gibt es weltweit ca. 2,3 Mio aktive Caches, allein in Deutschland über 320.000. Der Reiz dieses Spiels besteht in der unendlichen Vielfaltigkeit. Vom einfachen „Traditional“, dessen vollständigen Koordinaten im Internet veröffentlicht werden, über „Mysteries“, bei denen die Koordinaten erst über die Lösung eines Rätsels bestimmt werden können, zu „Multis“, bei denen man über das Lösen von vorgegebenen Aufgaben von Station zu Station geleitet wird, um am Ende alle Informationen gesammelt zu haben, um das Finale zu finden und sich dort in das im Behälter befindliche Logbuch einzutragen. Das sind aber bei weitem noch nicht alle Varianten. Auf der



Foto: Solitude, Wikimedia-Commons (CC BY-SA 3.0 DE)

anderen Seite ist auch die Schwierigkeit zu berücksichtigen, an den Geocache zu gelangen. Es gibt Caches, die liegen direkt am Wegrand und sind rollstuhltauglich. Am Ende der Schwierigkeitsskala gibt es Dosen, für die man eine vollständige Kletterausrüstung benötigt, um Bäume zu erklimmen oder von Felsen abzuseilen, oder auch Geocaches, die tief unter der Wasseroberfläche versteckt wurden und nur mit Tauchgeräten auffindbar sind.

Meist sind die Geocachebehälter Film- oder Tupperdosen, aber teilweise sind es auch wunderschöne, aufwändige Handarbeiten, z.B. ein Geist, der aus einem Gebüsch aufsteigt, mit Stimme und Musik, oder mechanisch angetriebene Zwerge in einem wunderschön gestalteten Erzbergwerk.

Bevor nun Heerscharen von Radlern über bestimmte Geocaches herfallen, sollten einige Regeln beachtet werden: Geocaching ist ein eher dezentes Spiel. Die Teilnehmer achten bewusst darauf, mit der Umwelt und den Geocaches selbst schonend umzugehen und bei ihrem Tun auch nicht von sogenannten „Muggels“ beobachtet zu werden. Muggels sind bei Harry Potter Menschen ohne Zauberkräfte, und beim Geocaching sind es einfach Unbeteiligte, Nicht-Geocacher.

Für Kinder besteht auch die Möglichkeit, kleine Gegenstände, die sich im Behälter befinden, mit eigenem mitgebrachtem Spielzeug

auszutauschen. Dabei gilt aus Fairness immer mindestens gleichwertig zu tauschen.

Wie werde ich Geocacher?

Die populärste Internetseite für das Geocaching ist www.geocaching.com. Dort sollte man sich zuerst einmal registrieren. Die eingeschränkte Basismitgliedschaft, die für den Anfänger völlig ausreicht, ist kostenlos. Danach kann man sich eine Karte anzeigen lassen, um nach Geocaches in der Nähe Ausschau zu halten. Dabei sollte man sich auch immer sehr genau die Eigenschaften des Caches ansehen. Da wäre zum einen die Größe (Size). Die kleinsten (Nanos) sind Zylinder mit einem Durchmesser unter einem Zentimeter. Nach oben gibt es kaum eine Grenze. Die Schwierigkeit (Difficulty) gibt an, wie problematisch die Lösung eines Rätsels ist bzw. wie schwierig das Versteck zu finden ist. Die Wertung für das Gebiet (Terrain) wiederum zeigt an, wie schwierig es ist, an das Logbuch zu gelangen. Eine 5 in dieser Kategorie ist schon eine echte Herausforderung. Man sollte in diesem Fall die Beschreibung aufmerksam lesen, wo man in der Regel auf notwendige Hilfsmittel (Seillänge, Karabiner, Schlingen...) hingewiesen wird.

Auch die Logs, die andere Spieler schon zu diesem Cache hinterlassen haben, sollte man eingehend studieren.

Wenn die Koordinaten bestimmt



Foto: Manfred Zahn

worden sind, kann die Suche beginnen. Hierfür wird ein GPS-Empfänger benötigt. Für den Einstieg ist kein teures Navigationsgerät notwendig, sondern ein aktuelles Smartphone reicht schon aus. Empfehlenswert ist es, sich eine geeignete App zu installieren. Das kostenlose c:geo ist eine sehr gute Wahl.

Hat man den Behälter gefunden, trägt man sich in das dort hinter-

legte Logbuch ein: Cacher-Name, Datum, Uhrzeit und einen kurzen Dank an den Eigentümer (Owner). Zu Hause wird der Fund dann noch einmal auf der Seite www.geocaching.com ausführlicher geloggt, um seine eigene Statistik zu führen und andere Mitspieler davon in Kenntnis zu setzen.

Schöne Geocaches speziell für Radfahrer in unserer Region

- MTB-Cache: Rundstrecke Nörd-

liche Bergstraße (GC4A5J0) Multi mit 11 Stationen (Difficulty 2, Terrain T4)

- Hessi fährt Rad...nach Süden (32km) (GC54DP9) Letterbox (die Wegbeschreibung kann heruntergeladen werden. Ein GPS-Gerät wird erst am Ende für das Finale benötigt). 14 Stationen (Difficulty 2, Terrain T4)
- Die Bergstraße - Radroute NORD (75km) (GC5FMXT) Multi mit 19 Stationen (Difficulty 2.5, Terrain T4)
- Die mittlere Odenwaldrunde (GC3GQVR) Multi mit 16 Stationen (Difficulty 1.5, Terrain T4)
- Radtour "Gräfenhäuser Seenplatte" (GC3TBYX) Multi mit 10 Stationen (Difficulty 1.5, Terrain T4)
- Radtour "Rund um Darmstadt"(GC3GKTA) Multi mit 16 Stationen (Difficulty 1.5, Terrain T4)

Manfred Zahn



Damit Sie Ihrem Fitnesslevel entsprechend Sport treiben können, bietet die TK Ihren Versicherten eine sportmedizinische Untersuchung an. Dabei untersucht ein Sportmediziner Ihr Herz, Ihren Kreislauf und Ihren Bewegungsapparat. Fragen hierzu und zu anderen Leistungen und Services der TK beantwortet Ihnen gerne:

Catharina Memminger
Tel. 061 51 - 29 87-526
catharina.memminger@tk.de

Auch wir machen uns stark – für Sie



Die richtige Schaltung

Braucht man die überhaupt?

In der Ausgabe 2/2014 hat Burkhard Klatt erläutert, dass man eine Schaltung braucht, um auch bei unterschiedlichen Steigungen und Geschwindigkeiten mit der optimalen Trittfrequenz fahren zu können. Dazu dient meist eine Ketten-schaltung oder eine Nabenschaltung mit 7, 8 oder gar 11 Gängen. Es geht aber auch anders, wie ich am Beispiel von Axel und Joachim zeigen möchte. Beide fahren ein Rad mit nur einem Kettenblatt und einem einzigen Ritzel.

Axel hat die Zahnanzahl von Kettenblatt und Ritzel so optimiert, dass er sich bei unseren Radtouren in der Riedebene mit ca. 20km/h wohl fühlt. Seine Trittfrequenz ist etwa 70/min. Bei 42 Zähnen vorn, 20 Zähnen hinten und einem Radumfang von 2,22 m (28 Zoll) ergeben sich 19,6km/h. Für langsamere Fahrt tritt er weniger schnell, bergab ein wenig schneller. Bei echtem Gefälle lässt er das Rad rollen. Vor Steigungen nimmt er Anlauf; sind sie länger, steht er aus dem Sattel auf und fährt im Wiegetritt.

Seine Philosophie leuchtet mir ein: Einfach und leicht soll das Rad sein. Den Rest regelt der Fahrer. Zur Geschwindigkeitsanpassung über die Trittfrequenz kommt noch ein „Kurzzeit-Langsamgang“ im Wiegetritt. Axel braucht keine Schaltung, sieben Gänge sind ihm viel zu viel. Allerdings fährt er selten damit in den bergigen Odenwald.

Ich, Joachim, habe auch nur ein Kettenblatt und ein Ritzel, aber 28

Gänge. Hinten arbeitet die Rohloff-Nabe mit 14 Gängen und vorn ein Schlumpf-High-Speed-Getriebe. Es hat nur zwei Gänge, einen direkten Berggang und einen Schnellgang, in dem das Kettenblatt 2,5-mal so schnell umläuft.

Das Kettenblatt hat 27 Zähne, das Ritzel 15. Die Nabenschaltung übersetzt im ersten Gang mit dem Faktor 0,279, im 14ten Gang mit 1,467. Bei einem Radumfang von 2,075m (26 Zoll) und mit meiner Trittfrequenz von 85/Minute ergibt sich eine Minimalgeschwindigkeit von 5,3km/h (1. Rohloff-Gang und Schlumpf-Berggang) und eine Maximalgeschwindigkeit von 70km/h (14. Rohloff-Gang, Schlumpf-Schnellgang). Der Übersetzungsfaktor zwischen kleinstem und größtem Gang beträgt bei Burkhard's Kettenschaltung etwa 4. Bei mir ist es ein Faktor von 13,15. Alle Gänge sind nutzbar; die Kette läuft immer gerade. Da aber die sieben hohen Berggänge und die sieben niedrigen Schnellgänge praktisch gleiche Übersetzungen haben, bleiben 21 echte Gänge übrig. Die Abstufung der Gänge beträgt gleichmäßig 13,6%. Burkhard's Kettenschaltung bietet bei Abzug der nicht nutzbaren und sehr eng beieinander liegenden Gänge 11 unterschiedliche Übersetzungen mit einer leicht variablen Abstufung zwischen 11 und 15,5%.

Wozu brauche ich so viele Gänge?

Im Odenwald komme ich damit

ohne aufzustehen auch 20% Steigungen hoch. Geht es auf guter übersichtlicher Straße wieder bergab, dann kann ich sogar bei 60km/h noch Gas geben. Dazu brauche ich natürlich perfekte Bremsen!

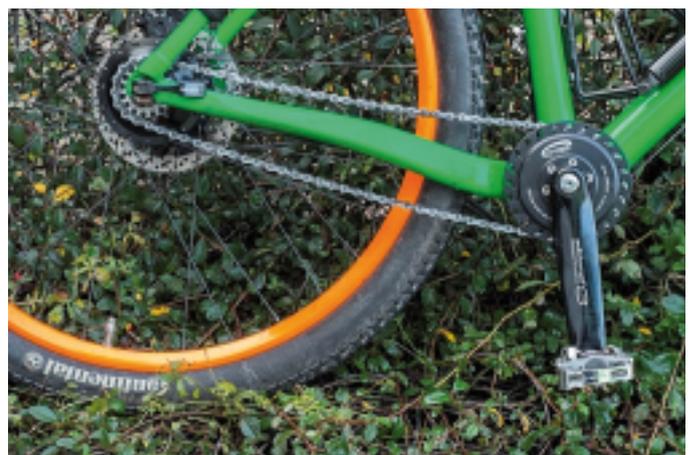
Ich muss allerdings zugeben: leicht fallen mir 20% Steigungen trotz der Schaltung nicht. Das liegt an der nötigen Leistung und der Minimalgeschwindigkeit. Wenn ich auf einer 6% Steigung bei einem Gesamtgewicht (Gepäck, Rad und Fahrer) von 95kg 10km/h fahre, dann leiste ich eine reine Hubarbeit von 150 Watt. Dieselbe Leistung brauche ich bei 12% und 5km/h. Das halte ich bis zu einer halben Stunde durch. Mein kürzester Gang ist nämlich so gewählt, dass ich bei dieser Geschwindigkeit mit meiner optimalen Trittfrequenz fahren kann. Bei schwerem langsamem Treten ermüde ich viel schneller. Bei gleicher Leistung und noch steileren Steigungen müsste ich langsamer fahren, z.B. 3km/h bei 20%. Dann würde ich aber umfallen. Also fahre ich lieber im Sitzen mit 5km/h bergauf und bringe kurzzeitig eine Überlast von 250 Watt.

Ich liebe Steigungen, besonders, wenn sie vorbei sind. Meine Philosophie heißt „Nur eine Trittfrequenz und immer schön im Sitzen“ auch an den steilsten Stellen.

Vergessen Sie die Gänge! Auf den Übersetzungsfaktor kommt es an.

- In der Ebene reicht ein einziger Gang, also Faktor 1. Man passt die Übersetzung an seine körperliche Leistungsfähigkeit an und fährt mit wenigen Ausnah-

Links Axels Rad ohne Schaltung, rechts Joachims Antrieb, auchg nur mit einem Ritzel aber vielen Gängen.



men immer ähnlich schnell.

- In den Bergen bis gut 10% Steigung kommen Profis mit dem Faktor 3-4 ihrer 20-Gang-Schaltung aus. Sie fahren im kleinsten Gang mit 15 oder 20km/h bergauf und leisten dabei dauerhaft etwa 300W. Bergab können sie bis ca. 60km/h mittreten, dann ducken sie sich und rollen.
- Nabenschaltungen für uns Amateure schaffen auch einen Faktor von 3 bis 4 bei 7 bis 11 Gängen. Mit kleineren Kettenblättern sind sie nicht so schnell, dafür aber etwas besser berggängig.
- Kettenschaltungen mit 3 Kettenblättern haben höchstens 15 nutzbare Gänge und erreichen einen Faktor von ca. 5. Im Mountainbike sind die Ketten-

blätter klein, so dass man am Berg gut vorankommt. Dafür muss man auf Mittreten bergab verzichten. Tourenräder sind bei gleichem Faktor etwas länger übersetzt.

- Die Rohloff-Nabe mit ihren 14 Gängen ist schon etwas Besonderes. Sie schafft einen Faktor von 5,26, die Pinion-18-Gang-Tretlagerschaltung sogar 6,36. Für
- Axel ist das alles zu viel, für mich zu wenig. Mir sind die kürzesten Gänge nicht kurz genug, um mit Minimalgeschwindigkeit bergauf zu fahren. Die längsten sind mir nicht lang genug. Ich will bei den steilsten Steigungen (5km/h) und der rasantesten Abfahrt (> 60 km/h) normal mittreten. Für diese Ansprüche reicht selbst ein Faktor 6,36 bei

weitem nicht. Ich musste also zwei Getriebe kombinieren, wobei sich die jeweiligen Übersetzungsfaktoren multiplizieren, d.h. $5,26 \times 2,5 = 13,15$ (Rohloff \times Schlumpf)

Zum Schluss: Warum fahren so viele Radfahrer nur in der Ebene?

Wenn die kürzeste Übersetzung des Rades bei normaler Trittfrequenz eine Geschwindigkeit von 10km/h ergibt, dann wären bei 150W Dauerleistung längere Steigungen nur bis zu 6% drin. Wer nur 100 W leistet, wäre bei 4% am Ende. Mit so einer Schaltung geht es einfach nicht, auch wenn sie 27 Gänge hat. Man bleibt also in der Ebene und braucht eigentlich gar keine Schaltung.

Joachim Hönes

Die zwei Radfahrkonfigurationen und ihre Fahrer, links Joachim Hönes und rechts Axel Ringelschwandtner



Moment mal

Ein Radfahrer...



Foto: Renate Peterson

...fährt mit normaler Geschwindigkeit in Bensheim die Heidelberger Straße stadteinwärts. Als er sich der Einmündung der Friedhofstraße nähert, sieht er von rechts dort einen Personenwagen kom-

men. Das Auto hält vorschriftsmäßig an der Haltelinie und der Radfahrer rollt weiter, er hat ja Vorfahrt. Er ist mit seinem Vorderreifen fast vor dem Auto, da fährt dieses wieder an. Der Radfahrer

Der „Tatort“

erschrickt sich beinahe zu Tode: Zum Bremsen ist es jetzt zu spät, ein Ausweichen nicht mehr möglich. Das Auto wird ihn erfassen, zu Boden schleudern und über ihn hinwegfahren. Da hört er die Reifen des Autos kurz quietschen. Wenige Zentimeter vor dem Fahrrad kommt es zum Stehen. Im letzten Moment hat der Autofahrer ihn doch noch gesehen und reagiert. Wahrscheinlich war es ein Fahrzeug hinter dem Radfahrer auf der Vorfahrtstraße, das ihn ablenkte. Der Radfahrer will es gar nicht wissen. Aber die Gefahr, in der er schwebte, wird er so schnell nicht vergessen.

Klaus Peterson

Berichtigung

In der letzten Ausgabe 2/2014 haben wir den Artikel „Mountainbiking im Wald“ fälschlicherweise Thomas Grän, statt „Dirk Dewald,

Geo-Naturpark Bergstraße-Odenwald“ zugeschrieben. Den Fehler bitten wir zu entschuldigen.

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: (v.l.n.r.v.o.n.u)

Annelie von Arnim, Matthias Gehrman,
Matthias Gehrman, Burkhard Walger

Auflage:

1500 Stück

Anzeigenschluss 2/2015:

29. Oktoberr 2015

Redaktionsschluss 2/2015:

15. Oktober 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



Anschluss gesucht?

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



ADFC geprüft und
empfohlen!



Waldstraße 2 • D-64584 Biebesheim
Tel.: 0049 (0) 62 58-55 52-01 • Fax: 55 52-36
www.orion-bausysteme.de

