

2/2017

4. Jahrgang

11. Dezember 2017

Kettenblatt

DAS FAHRRADMAGAZIN FÜR SÜDHESSEN



Editorial

Liebe Leser,

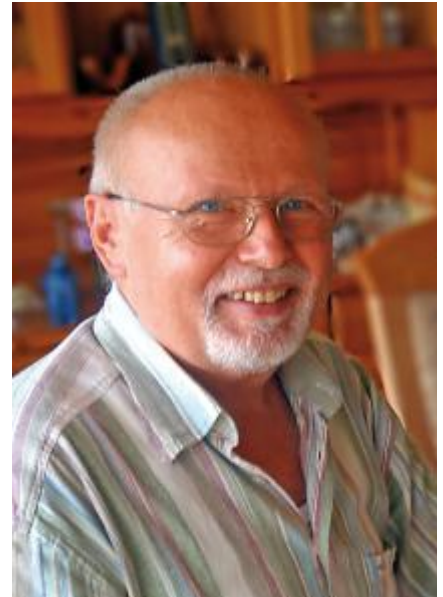
Monnem (Mannheim) BIKE - wo alles begann, so feierten wir in Mannheim und an der Bergstraße das Jubiläumsjahr 200 Jahre Fahrrad. An dieser Stelle einige Gedanken des Vorsitzenden des ADFC Bergstraße, Matthias Gehrman:

„Das Titelblatt unseres Kettenblatt 2/2017 zeigt die Verbindung von damals zu heute. Radfahren ist nichts Verbissenes, sondern bringt Leben zum Blühen. Obwohl die touristische und sportliche Nutzung in Deutschland zunimmt, steigt dank Pedelec auch die Nutzung auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkaufen usw. Das Fahrrad lässt leben, ist sauber und gesund. Die Stadt Kopenhagen hat zum Beispiel ihr Verkehrskonzept finanziert auch durch Gelder aus dem Gesundheitsetat, weil Radfahren eben gesund hält.“

Ich selber habe noch Anfang der 1950er Jahre auf dem Miele-Fahrrad meines Vaters das Radfahren erlernt. Es war seinerzeit unser einziges Fortbewegungsmittel in der Familie. Radwege gab es keine und auch Ampeln waren eher die Ausnahme, dafür war aber die Ver-

kehrslage wesentlich entspannter. So begehe ich 2017 mein 65jähriges Radfahrjubiläum und das nahezu unfallfrei, während die Zahl der Verkehrsunfälle mit Radfahrern in jüngster Zeit leider wieder im Ansteigen ist. Hier ist der ADFC als Interessenverband gefordert, sich für ein sichereres und achtsameres Miteinander der Verkehrsteilnehmer und verbesserte Rahmenbedingungen durch Bund, Länder und Gemeinden einzusetzen.

In dieser Ausgabe des "Magazin Kettenblatt" berichten wir unter anderem über die korrekte und zweckmäßige Fahrradbeleuchtung, die gerade in der dunkleren Jahreszeit von immenser Bedeutung ist, und die Gebrauchtradmärkte, die sich zunehmender Beliebtheit erfreuen, die Präsenz und Kompetenz des ADFC erhöhen und uns neue Mitglieder bringen. Besonders hinweisen möchten wir auch auf die Interviews mit Manfred Zahn über die Website des ADFC Bergstraße, ist dies doch unser am häufigsten nachgefragtes Kommunikationsmedium, und mit dem Bürgermeister von Fürth, Volker Oehlenschläger, über das Radeln



im ländlichen Raum.

Darüber hinaus haben wir wieder ein breites Spektrum an unterschiedlichen Berichten, gemäß unserer drei Informationssäulen „Verkehrspolitik“, „Serviceleistungen“ und „Freude am Radeln“, für Euch zusammengestellt, so dass für jeden etwas Interessantes dabei sein sollte.

Mit den besten Wünschen für einen entspannten Jahreswechsel und viel Freude beim Radfahren
Elmar Tiburski

Inhalt

Editorial	2	ADFC Bundesdelegiertenversammlung 2018	
Ohne geht nicht!	3	findet in Darmstadt statt	14
Nicht nur für Mountain-Biker!	4	Wohin mit dem Alten?	14
Fahrradaktionstag 2017 in Darmstadt gut besucht	5	Servicestation für Radfahrer –	
Wie steht es um die Radwegbenutzungspflicht		Bensheim als Vorreiter	16
in Darmstadt?	6	Gesucht: Hauptamtliche/r	
Nach der Neugestaltung der		Radverkehrsbeauftragte/r für Darmstadt	16
Heidelberger Straße in Darmstadt	7	Der erste ehrenamtliche	
Radweg-Benutzungspflicht auf einem Teil der		Radverkehrsbeauftragte für Alsbach-Hähnlein	17
Bismarckstraße in Darmstadt aufgehoben	8	PARKing Day 2017 in Darmstadt	17
20 Jahre „Radfahrnovelle“ – ein Abriss	9	Zwei Radfahrer innerhalb von	
Problem Albert-Schweitzer-Anlage Darmstadt	9	wenigen Tagen in Darmstadt getötet	18
Entscheidung zur Radwegführung Frankfurter		Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof in	
Straße in Darmstadt bei MERCK vertagt	10	Darmstadt vor dem Aus?	19
Fahrradpiktogramme: immer gut?	11	Vorbildliche Bike & Ride Anlage am	
Angst vor Fahrraddiebstahl	11	Bahnhof Eberstadt	20
Ein langer Weg für mehr Sicherheit	12	Moment mal	23
Einladung zur Mitgliederversammlung des		Impressum	23
ADFC Darmstadt-Dieburg e.V.	13		

Einer von uns Ohne geht nicht!

Die Website des ADFC Kreis Bergstraße

Website – Internetauftritt – Homepage, egal wie man es bezeichnet oder nennt, jeder kennt es und fast jeder nutzt es. Wir sprachen mit dem Webdesigner und Administrator unserer Website, Manfred Zahn.

Kettenblatt: *Manfred, Du gestaltest und betreust seit nunmehr zehn Jahren unsere Website. Wie kam es dazu?*

Manfred: Seinerzeit wurde ich vom Vorstand angesprochen, ob ich die vakant gewordene Aufgabe übernehmen könnte. Obwohl ich bis dato keinerlei Erfahrungen mit der Erstellung und Pflege einer Homepage hatte, habe ich zugesagt und 2009 einen kompletten Umbau, der im Wesentlichen der heutigen Struktur entspricht, mit dem Magix Web Designer vorgenommen. Seitdem wird die Website mit Freeware-Programmen immer weiter ausgebaut, erneuert und aufgepeppt.

Kettenblatt: *Klingt nach viel Arbeit. Wie schaffst Du das neben Deiner Vollzeit-Berufstätigkeit?*

Manfred: Der Umbau hat natürlich Wochen in Anspruch genommen, das stimmt. Die fortlaufende Pflege mit der Einstellung von allgemein interessierenden Infos, des Tourenprogramms, der sonstigen Veranstaltungen und vielen Fotos von unseren gemeinsamen Aktivitäten wie Fahrradtouren, Gebrauchtradmärkte, Radlertreffs, Wanderungen und anderes mehr beansprucht ca. 2 – 3 Stunden pro Woche, im Winter etwas weniger. Wobei die jeweils nächsten Veranstaltungen

dynamisch aktualisiert werden. Hierfür und für weitere Erleichterungen zur Pflege gibt es mittlerweile gute kostengünstige oder kostenfreie Tools.

Kettenblatt: *Welchen Stellenwert hat Deiner Meinung nach die Homepage?*

Manfred: Ich denke, mit ca. 1000 Zugriffen pro Monat in der Winterzeit und bis zu 2500 Besuchern pro Monat in der Fahrradsaison lohnt sich der Aufwand. Dabei werden die meisten Zugriffe durch meine eigenen Artikel zur Smartphone-Navigation generiert. Mit dem Suchbegriff „smartphone navigation fahrrad“ werden wir bei Google an 4. Stelle gelistet. Daneben erfreuen sich auch die Dia-Shows von unseren Touren, die Rubriken „Verkehrspolitik“, „Freizeit“, „Technik“ guten Zuspruchs. Dahinter liegen eine Vielzahl von weiteren Unterpunkten und Informationen, die ich hier gar nicht alle beschreiben möchte. Am sinnvollsten ist es, es sich selber anzusehen. Es lohnt sich.

Kettenblatt: *Ok. Welche Trends siehst Du bei der Nutzung und welche Schlüsse lassen sich daraus ziehen? Ich denke dabei besonders an die Smartphone- und Tablet-Nutzung.*

Manfred: Aus der Analyse der verwendeten Betriebssysteme ist erkennbar, dass der Trend zur mobilen Nutzung auf dem Vormarsch ist. Daher stehen wir vor der Aufgabe, die Homepage für die Touch-Screen-Tauglichkeit umzubauen.



Foto: Matthias Gehrmann

Manfred bei seinem Hobby.

Keine einfache Aufgabe, die auch Tests mit den unterschiedlichen Browsern wie Firefox, Chrome und Internet Explorer beinhalten, um keine Darstellungsprobleme zu erzeugen.

Kettenblatt: *Letzte Frage. Was erscheint Dir für die Zukunft wichtig?*

Manfred: Erstens die angesprochene Optimierung der Homepage für Mobilgeräte und zweitens die Suche nach einem Vertreter oder einer Vertreterin, damit die Kontinuität auch mittel- und langfristig gesichert wird. Drittens vielleicht noch der Hinweis auf unser Gästebuch, das mehr beziehungsweise überhaupt einmal aktiv genutzt werden sollte. Alle Verantwortlichen sind immer dankbar für konstruktive Kritik und Anregungen.

Das Interview führte Elmar Tiburski



Die Homepage des ADFC Bergstraße

Volltextsuche
(gesamte Homepage)

Anmeldung
zum newsletter

Tourenprogramm als PDF

Gästebuch

Kontaktformular



Manfred Zahn

Nicht nur für Mountain-Biker!

Gemeinde Fürth soll für „Radler“ attraktiver werden

Das Gemeindegebiet von Fürth gehört zum Kreis Bergstraße und liegt malerisch im vorderen Odenwald. Rund 10500 Einwohner leben in der Kerngemeinde und den elf weiteren Ortsteilen. Bekannt ist Fürth unter anderem als attraktives Einkaufsziel und vielen Radlern durch den seit fünf Jahren veranstalteten Mountainbike-Tag. Wie aber sieht es mit den „normalen“ Radlern aus, die zur Arbeit, zum Einkaufen oder einfach nur zur Erholung mit dem Fahrrad fahren möchten? Hierzu befragte der Vorsitzende des ADFC Kreis Bergstraße, Matthias Gehrmann, den Fürther Bürgermeister Volker Oehlenschläger.

Gehrmann: *Herr Bürgermeister, gern haben wir Ihre Signale für ein gemeinsames Gespräch aufgegriffen. Meine erste Frage daher, was würden Sie denn vom ADFC erwarten?*

Oehlenschläger: Einfach gesagt würden wir es begrüßen, wenn Sie uns mit Ihrer Expertise bei der Verbesserung der Fahrradverkehrssituation in unserem Gemeindebereich unterstützen, sei es bei der Beschilderung, bei der Wegeauswahl und Gestaltung oder bei anderen Ideen, die Sie oder wir noch haben. Als Sparringspartner wären Sie uns da sehr willkommen.

Gehrmann: *Das nehmen wir gerne auf. Wie Sie vielleicht wissen, führen wir in einigen Orten unseres Kreises regelmäßige Radverkehrsschauen mit den Verantwortlichen vor Ort*

durch. Durch diese Institutionalisierung können die fortlaufende Entwicklung und die Ergebniskontrolle sichergestellt werden. Haben Sie so etwas schon gemacht oder käme Ähnliches vielleicht auch für Sie in Frage?

Oehlenschläger: Seit ca. 1 Jahr tragen wir uns mit dem Gedanken einer Verkehrsschau. Zunächst haben wir jetzt einen Beauftragten für Nahmobilität im Bauamt installiert und können nun starten. Wichtig erscheint mir, erst einmal eine Bestandsaufnahme mit den Beteiligten zu machen und zwar mit dem Bürgermeister, dem Beauftragten für Nahmobilität, unserer Straßenverkehrsbehörde, dem ADFC und bei Bedarf der Polizei als Ordnungsmacht. Hier können wir gemeinsam mit Ihnen analysieren und aus der Analyse heraus Maßnahmen ableiten und umsetzen.

Gehrmann: *Das ist die Vorgehensweise, wie sie in etwa so auch von uns bevorzugt wird. Wichtig ist nach unserer Erfahrung eine sorgfältige und exakte Vorbereitung, um dann auch wirklich zu wirksamen Ergebnissen zu kommen. Wann sollte denn die Bestandsaufnahme stattfinden?*

Oehlenschläger: Wir könnten bei uns sofort mit der Planung beginnen. Zuständig ist unser Fachbereichsleiter für Sicherheit, Ordnung und Soziales, Herr Simon Mager. Und da auch bei uns Sorgfalt vor Schnelligkeit geht, schlage ich das Frühjahr 2018 vor, das sollte für alle Beteiligten machbar sein.

Gehrmann: *Da sind wir dabei. Bisher kennt man Fürth ja nur als Mountainbike-Zentrum im vorderen Odenwald. Da ist sicher gut und richtig, auch für den Bekanntheitsgrad von Fürth zu werben. Aber gibt es daneben bereits Überlegungen für den Ausbau der Radwege im Ort und zu besseren Verbindungen mit den Nachbargemeinden. Also etwas, auf das man aufsetzen kann, z.B. der Weschnitztal-Radweg und die Verbindung nach Heppenheim?*

Oehlenschläger: Die Idee eines Mountainbike-Netzes geht auf mehrere Initiativen zurück und als Mountainbiker habe ich das natürlich aktiv unterstützt.

Nun zu ihrer Frage: Was den Weg nach Heppenheim betrifft, haben wir unsere Hausaufgaben gemacht. Entlang der B38/B460 sind Radwege entstanden. Als Bürgermeister kann ich auf meinem Gemeindegebiet tätig werden und als Kreistags-Mitglied kann ich beim Radverkehrswegekonzept mitwirken. Was die Abarbeitung in unserem Bereich dieses Konzeptes von 1992 betrifft, erläutere ich Ihnen gern unsere Aktivitäten. Ich nenne hier beispielhaft die Verbindungen „Ellenbach – Eulsbach“, „Krumbach – Gumpener Kreuz“ und „Weschnitz – Wagscheide“.

(Anm. d. Redaktion: Bürgermeister Oehlenschläger erläutert den Anwesenden ausführlich die vorstehend genannten Projekte und unterlegt sie mit von ihm ausgearbeiteten Plänen. Er diskutiert mit Matthias Gehrmann das Für und Wider sowie die auftretenden Hürden bezüglich des Grundstückserwerbs, Natur- und Tierschutzes sowie eventueller Einsprüche aus der Bevölkerung und der Forstwirtschaft.)

Gehrmann: *Vielen Dank für die vielfältigen Informationen und das ausführliche Gespräch. Gern biete ich an, die Strecken selber abzufahren, um Sie danach kompetenter unterstützen zu können.*

V.l.n.r.: Erster Beigeordneter Ewald Pospischil, Bürgermeister Volker Oehlenschläger, Elmar Tiburski, Matthias Gehrmann



Foto: ADFC

Oehlenschläger: Vielen Dank, das machen wir gemeinsam, zusammen mit interessierten Mitarbei-

tern meines Amtes.

Beim Gespräch waren außerdem an-

wesend Ewald Pospischil, erster Beigeordneter der Gemeinde, und Kettenblatt-Redakteur Elmar Tiburski

Fahrradaktionstag 2017 in Darmstadt gut besucht

Der siebte Darmstädter Fahrradaktionstag fand in diesem Jahr nicht im Mai, sondern im September statt. Grund für die Verschiebung waren Sanierungsarbeiten auf dem Friedensplatz. Trotz etwas geringerer Besucherzahlen ist der ADFC zufrieden mit der Veranstaltung, die erneut viele Radbegeisterte zusammenbrachte.

Aus ADFC-Sicht war die Fahrradcodierung ein besonderer Publikumsmagnet. Mit 130 Fahrrädern und einem codierten Rollator wurde wieder ein Rekord erzielt. Und sollte man es vorher nicht gewusst haben, so war spätestens am Ende des Tages klar, dass E-Bikes und Pedelecs in der Bevölkerung angekommen sind. Sie stellten einen

Großteil der zu codierenden Räder.

Dem ADFC geht es aber nicht nur darum, mit der Codierung einen Beitrag zur Diebstahlprävention zu leisten, sondern dies ist jedes Jahr auch eine Gelegenheit, mit Entscheidungsträgern und Interessierten ins Gespräch zu kommen. Wer am Stand stehen blieb, hatte häufig ein ganz praktisches Anliegen. Besonders beliebt waren dieses Jahr Tourenvorschläge, aber auch die Frage nach der noch relativ jungen Pannenschutzversicherung des ADFC wurde häufiger gestellt. Zugleich ist der ADFC-Stand für viele Radfahrer eine Gelegenheit loszuwerden, wo sie in Darmstadt oder im Umland der Schuh drückt. Es ist

gut, dass an einem solchen Tag ganz unterschiedliche Positionen aufeinander treffen. Das Spektrum reichte dabei von der Autofahrerin, die nicht verstehen wollte oder konnte, warum Radfahrer nicht grundsätzlich auf dem Gehweg fahren müssen, über den resignierten Skeptiker, der „von Darmstadt nur noch enttäuscht ist“, bis hin zu Interessierten, die die Arbeit des ADFC gut finden und sich am Stand sogar zu einer Mitgliedschaft entschlossen. Der Fahrradaktionstag ist jedes Jahr für das Organisationsteam anstrengend und zugleich ein schönes Erlebnis. Wir freuen uns schon auf nächstes Jahr.

Thomas Grän, Helga Hofmann

Unter der Schirmherrschaft des Umweltamtes eröffnete auf dem Fahrradaktionstag Stadträtin Barbara Akdeniz das STADTRADELN Darmstadt 2017. Ziel der Aktion ist es, möglichst viele Menschen zum Radfahren zu motivieren. Im Team-Wettbewerb geht es darum, im Aktionszeitraum von drei Wochen möglichst viele Fahrradkilometer zu sammeln. Links im Bild die neue Bau- und Verkehrsdezernentin Barbara Boczek, die das Infomobil-Lastenrad der Stadt betreute.



Foto: Thomas Grän

radundtat-zwingenberg.de



Rad & Tat
Der Fahrradiaden

Walter-Möller Str. 1
64673 Zwingenberg
Tel. 06251 855533

Wie steht es um die Radwegbenutzungspflicht in Darmstadt?

Freundlich sehen sie aus, die runden blauen Schilder mit dem weißen Fahrrad. Doch das Zeichen 237 „Radweg“, wie das Schild im Behördendeutsch heißt, hat es in sich. Neben dem exklusiven Recht diese Wege mit dem Fahrrad zu befahren, ergibt sich auch die Verpflichtung hier zu fahren, falls der Radweg parallel neben einer Straße geführt wird.

Die Novelle der Straßenverkehrsordnung

Für diese Beschränkung des Radverkehrs auf Sonderwege sind 1997 hohe Anforderungen bei der Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) formuliert worden. Benutzungspflicht für Radwege darf seither nur noch angeordnet werden, wenn eine besondere Gefahr für die Radfahrenden besteht und der Radweg gleichzeitig bauliche Mindestanforderungen erfüllt. Ein Bestandsschutz für vorhandene Radwege wurde seinerzeit nicht eingeräumt. Alle Straßenverkehrs-

behörden in Deutschland waren verpflichtet, ihren Radwegbestand auf die Einhaltung der neuen Kriterien zu überprüfen.

Die Entwicklung in Darmstadt

Auch in Darmstadt hat diese Überprüfung stattgefunden. Das Ergebnis dieser Prüfungen bewertet der ADFC selbst nach 20 Jahren als unbefriedigend. Der schlechte Zustand bzw. unzureichende Radwegbreiten wurden zwar erkannt, doch die Beseitigung der Radwegbenutzungspflicht wurde von der Stadtverwaltung verknüpft mit der baulichen Umgestaltung der Problempunkte. Da die Sanierung der Fahrradinfrastruktur in Darmstadt nur sehr schleppend vorangeht, kann nicht davon gesprochen werden, die Straßenverkehrsbehörde sei ihrer Verpflichtung nachgekommen. Die ehemalige Verkehrsdezernentin Brigitte Lindscheid ging 2014 davon aus, dass „die Mehrzahl der benutzungspflichtigen Radwege als rechtskonform ausge-

wiesen sind.“ Das ist mitnichten der Fall. Bis vor wenigen Jahren waren in Tempo-30-Zonen noch unzulässigerweise benutzungspflichtige Radwege ausgewiesen. Erst eine Bürgerbeschwerde bei der Behördenaufsicht führte zu einer flächendeckenden Demontage der Radwegschilder in Tempo-30-Straßen. Ein früher Erfolg der ADFC-Arbeit ist die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht in der Dieburger Straße zwischen Spessartring und Heinheimer Straße. Der Bordsteinradweg war viel zu schmal, eingezwängt zwischen parkenden Autos und Hauseingängen und führte zu permanenten Konflikten mit Passantinnen und Passanten. Seit einem Jahrzehnt wartet der ADFC darauf, dass die Benutzungspflicht in der Otto-Röhm-Straße vollständig aufgehoben wird. Auf der Nordseite ist der Radweg weit von der Fahrbahn abgesetzt und hinter hohen Büschen geführt. Die vielen unübersichtlichen Grundstücksein- und -ausfahrten machen das Radfahren zum Russischen Roulette. Auf der Südseite sieht die Straßenverkehrsbehörde offenbar keine besondere Gefahr für den Radverkehr und hat schon vor Jahren den Radweg in einen Fußweg, für Radfahrer frei umgewandelt. Die Logik hinter dem Handeln der Straßenverkehrsbehörde ist für den ADFC nicht nachvollziehbar. Unverständlich ist auch, warum nach Einführen des verschärften LKW-Durchfahrtsverbots 2015 keine flächendeckende Neubewertung der Radwegbenutzungspflicht stattgefunden hat. Der Wegfall des Schwerlastverkehrs lässt es fragwürdig erscheinen, ob es in Darmstadt überhaupt Straßen gibt, die eine Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht rechtfertigen.

Es ist Zeit zur Befreiung der Kranichsteiner Straße von Fahrverboten für den Radverkehr. Über weite Strecken ist der Radweg entlang der Westseite der Kranichsteiner Straße auf wassergebundener Decke geführt. Diese Oberfläche ist für den Alltagsradverkehr ungeeignet, da sie bei Regen zu Pfützenbildung und Verschlammen neigt. In Fahrtrichtung Messel ist ab Oetinger Villa eine unstetige, gefährliche linksseitige Benutzungspflicht ausgeschildert ohne den notwendigen gesicherten Übergang von der Fahrbahn auf den Radweg. Von Messel kommend ist seit einem Jahr die linksseitige Benutzungspflicht ab Jagdschloss Kranichstein vollständig aufgehoben. Am Ortseingang Kranichstein muss sich der Radfahrende allerdings schnell überlegen, wie er weiterkommt, denn ab hier ist absolutes Verbot für Radverkehr ausgeschildert. Die Regelungen für den Radverkehr in der Kranichsteiner Straße bewertet der ADFC als grotesk.



Foto: Thomas Grän

Risiko „linke Straßenseite“

Kritisch sieht der ADFC auch die häufig noch anzutreffende Verpflichtung auf der linken Straßenseite Radwege zu benutzen. Da dies mit einer deutlich erhöhten Unfallgefahr an Einfahrten und Kreuzungen durch überforderte Autofahrer verbunden ist, ist dies in

geschlossenen Ortschaften grundsätzlich zu unterlassen. Dennoch plant die Stadt an verschiedenen Streckenabschnitten neue Benutzungspflichten auf der falschen Straßenseite einzuführen, wie z.B. in der Frankfurter und der Heidelberger Straße.

Eine zugelassene Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 alleine ist nicht ausreichend, um den Radverkehr von der Hauptfahrbahn auszuschließen. Um die Gefahren des Kraftverkehrs für alle Verkehrsteilnehmer drastisch zu senken, ist die flächendeckende Einführung von Tempo 30 eine wünschenswerte Maßnahme. Fast alle Benutzungspflichten wären in Darmstadt damit überflüssig, viele Ampeln könnten abgeschaltet werden, die Luft wäre besser, das Radfahren zusammen mit den Kraftfahrzeugen deutlich entspannter, das Leben einfach schöner... Doch bis dahin ist es sicherlich noch ein langer, steiniger Weg.

Thomas Grän



Foto: Thomas Grän

Radfahren, bis der Arzt kommt: In Fahrtrichtung Hauptbahnhof liegt der Benutzungspflichtige Radweg am Groß-Gerauer-Weg ohne jeden Sicherheitsabstand neben Längsparkplätzen. In Gegenrichtung hat die Straßenverkehrsbehörde in diesem Jahr die Benutzungspflicht für den Radweg aufgehoben und zusätzlich Fahrrad Piktogramme auf der Fahrbahn aufgebracht. Warum der gefährliche Radweg auf der anderen Straßenseite weiterhin benutzt werden muss, ist unerklärlich.

Nach der Neugestaltung der Heidelberger Straße in Darmstadt

Zu Beginn der Sommerferien begann die Neugestaltung der Heidelberger Straße in Bessungen. Nach zwei Monaten Bauzeit sind die Veränderungen deutlich erkennbar. Der Radverkehr ist der offensichtliche Gewinner im neu aufgeteilten Verkehrsraum. Der Kraftverkehr musste eine Spur abgeben.

Das Parken wurde eingeschränkt. Selbst die Straßenbahn muss sich in einigen Abschnitten die Gleise jetzt mit den Kraftfahrzeugen teilen. Auf beiden Seiten der Heidelberger Straße werden zwischen Landskronstraße und Hermannstraße den Radfahrenden durchgehend exklusive Verkehrsflächen am

Rand der Fahrbahn angeboten. Verkehrsdezernentin Barbara Boczek folgte in vollem Umfang einem Vorschlag des ADFC und verzichtete umfassend auf die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen für den Radverkehr. Die neuen Wege dürfen somit problemlos von Radfahrern verlassen werden, um z. B. andere Radler zu überholen. Die gewählten Markierungen und Beschilderungen erlauben es dennoch dem Kraftverkehr nicht, auf den Piktogramm Spuren zu fahren, darauf zu halten oder gar zu parken. Die neuen Verkehrsflächen werden von den Radlern gut angenommen. Es gingen beim ADFC eine ganze Reihe positiver Rückmeldungen ein.

Thomas Grän



Foto: Thomas Grän

Der Verkehrsraum der Heidelberger Straße in Darmstadt Bessungen wird neu verteilt zu Gunsten der Radfahrenden.

Radweg-Benutzungspflicht auf einem Teil der Bismarckstraße in Darmstadt aufgehoben

In der Bismarckstraße war bis vor kurzem für einen Radweg im Bereich „Klinikum“ eine Benutzungspflicht ausgewiesen. Diese wurde auf Betreiben des Vereins weGErecht überprüft und dann von der Stadt aufgehoben. Radfahrende dürfen jetzt auch die Fahrbahn nutzen, zuvor war dies verboten.

„Die Benutzungspflicht war aus rechtlichen Gründen unhaltbar“, führt David Grünewald aus, Vorstandsmitglied von weGErecht und Beschwerdeführer in der Sache. Grünewald legt dar, dass die Benutzung der Straße keine besondere Gefahr darstellt. Er konnte sogar nachweisen, dass der Radweg selbst mehr Gefahren produziert. So ist der Weg weder ausreichend befestigt noch breit genug. Vorgeschrieben sind mindestens 1,50 m, tatsächlich ist die Strecke nicht breiter als 1,10 m. Die Vorschriften fordern ebenfalls ausreichend Raum für Fußgänger und dass der Weg stetig, also unterbrechungsfrei verläuft. „Gerade an der Haltestelle Klinikum ist die Situation regelmäßig sehr beengt, was weder Radfahrenden noch Fußgängern noch wartenden Fahrgästen gerecht wird.“

Auch die mangelhafte Unterhaltung des Weges, also regelmäßige Ausbesserung von Schäden im Belag, das Zurückschneiden der angrenzenden Grünanlagen und die Unebenheiten durch Baumwurzeln ließen der Straßenverkehrsbehörde keine andere Wahl, als dem Antrag zu entsprechen. „Eigentlich hätte die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Darmstadt den Sachverhalt auch ohne unsere Hilfe feststellen müssen, da alle Verkehrszeichen im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Verkehrsschau regelmäßig überprüft werden müssen“, erklärt Grünewald.

Dennoch begrüßt der Verein die rechtliche Klarstellung, dass Radfahrende jetzt die Wahl haben, welchen Weg sie lieber nutzen möchten.

Vorstand weGErecht e. V.

Der Verein weGErecht e.V. hat auch das Aufheben der Benutzungspflicht in der Hilpertstraße auf den Weg gebracht. Er konnte gleichfalls verhindern, dass in der Eugen-Kogon-Straße neue Verkehrsbeschränkungen für Radfahrende in einem Tempo 30-Bereich angeordnet werden.

Der Ende 2016 gegründete gemeinnützige Darmstädter Verein setzt sich unter anderem für Unfallverhütung im Verkehrsbereich ein. Schwerpunkte der bisherigen Arbeit waren Maßnahmen gegen die Behinderung und Gefährdung von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden durch parkende Autos auf Fuß- und Radwegen sowie unzulässige Beschränkungen des Radverkehrs durch Straßenverkehrsbehörden. Die Mitgliederversammlung des ADFC Darmstadt-Dieburg hat Anfang des Jahres beschlossen, Finanzmittel für die Unterstützung der Arbeit von weGErecht bereit zu stellen.

Thomas Grän

Der rechtliche Hintergrund:
§ 2 Abs. 4 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO):

(4) [...] Eine Pflicht, Radwege in der jeweiligen Fahrtrichtung zu benutzen, besteht nur, wenn dies durch Zeichen 237, 240 oder 241 angeordnet ist.



Die Bismarckstraße vorher ...

... und nachher.



Foto: David Grünewald

Foto: Thomas Grän

Problem Albert-Schweitzer-Anlage Darmstadt

Konflikte auf gemeinsamem Fuß- und Radweg

Im Juli ist der Fuß- und Radweg in der Albert-Schweitzer-Anlage durch eine geänderte Beschilderung in einen „Fußweg für Radfahrer frei“ umgewandelt worden. Radfahrende sind jetzt nur noch Gast auf der viel genutzten Nord-Süd-Verbindung. Laut Straßenverkehrsordnung müssen sie hier nun durchgehend Schrittgeschwindigkeit fahren. Seither gehen beim ADFC Beschwerden von Radfahrenden über die neue Regelung ein. Es wird berichtet von Behinderungen von Radfahrenden durch Fußgängerinnen und Fußgänger, die ja nun die gesamte Wegbreite benutzen dürfen. Fußgänger andererseits

ärgeren sich über Radfahrende, die häufig deutlich schneller als Schrittempo fahren. Auf dem gut 3 m breiten Weg waren zu Fuß Gehende und Radfahrende bisher strikt getrennt, was auch in der Regel von allen Verkehrsteilnehmern beachtet wurde. Probleme mit der ursprünglichen Regelung sind dem ADFC nicht bekannt.

Schon seit Jahren plant die Stadt Darmstadt eine Neugestaltung der Albert-Schweitzer-Anlage. In der 32. Sitzung des „Runden Tisch Radverkehr“ am 5. November 2014 stellte die Stadtverwaltung ihre Pläne vor. „Geplant ist eine eindeutige Trennung von Fuß- und Radweg.

Fuß- und Radweg haben zukünftig eine Breite von 4 m und werden asphaltiert“, so heißt es im Protokoll der Sitzung. Dies begrüßt der ADFC sehr. Jedoch soll in Zukunft die Radwegführung über die Holzhofallee nicht mehr gradlinig, sondern auf der Fahrbahn der Holzhofallee mit doppeltem, rechtwinkligem Abbiegen geführt werden. Der ADFC empfiehlt die vorgeschlagene Änderung der Linienführung über die Holzhofallee nicht. „Die geschwungene Wegführung über die Holzhofallee muss bestehen bleiben. Andernfalls wird sich hier in kürzester Zeit auf der alten Trasse ein Trampelpfad bilden“, heißt es in einem Schreiben des ADFC an das Tiefbauamt vom Januar 2015. Es werden darüber hinaus vom ADFC umfangreiche Vorschläge zur Verbesserung der Radfahrer- und Fußgängerführung in der Grünanlage gemacht. Der „Runde Tisch Radverkehr“ hat seine Arbeit Ende 2015 eingestellt. Ob und in welchem Umfang die ADFC-Vorschläge bei der Neugestaltung berücksichtigt werden, ist dem ADFC nicht bekannt.

Thomas Grän

„Fußweg für Radfahrer frei“ statt getrennter Geh und Radwege zwingt seit Juli 2017 Radfahrende und zu Fuß Gehende zur besonderen gegenseitigen Rücksichtnahme.



Foto: Thomas Grän

20 Jahre „Radfahrnovelle“ – ein Abriss

Mit der Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung wurde 1934 die erste Straßenverkehrsordnung (StVO) erlassen. Sie wird fortlaufend weiterentwickelt. Die am 1. September 1997 in Kraft getretene Version wird auch als „Radfahrnovelle“ bezeichnet, da sie umfassende Regeländerungen für den Radverkehr enthält.

Die wichtigsten Neuerungen der „Radfahrnovelle“ 1997 sind:

- Kommunen können Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radler öffnen.
- Fahrradstraßen können einge-

richtet werden.

- Busspuren dürfen bei entsprechender Kennzeichnung mitbefahren werden.
- Kinder können bis zum vollendeten 10. Lebensjahr auf dem Gehweg fahren.
- Neu: Schutzstreifen für Radfahrer. Diese sollen 1,6 m breit markiert werden. Die Markierung darf – im Gegensatz zum Radfahrstreifen – bei Bedarf von Kfz überfahren werden.
- Nur entsprechend beschilderte Radwege müssen benutzt werden (Zeichen 237, 240, 241, wei-

ßes Fahrrad auf blauem Grund)

- Die Benutzungspflicht darf nur angeordnet werden, wo eine besondere Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 Satz 3 besteht. Im Jahr 2016 wurde dies für außerorts verlaufende Radwege mit einer Novelle jedoch wieder rückgängig gemacht. Das heißt, dass dort auch ohne besondere Gefahrenlage die Benutzungspflicht angeordnet werden kann.

Jörg Urban,
Thomas Grän

Entscheidung zur Radwegführung Frankfurter Straße in Darmstadt bei MERCK vertagt

Der ADFC wendet sich mit aller Entschlossenheit gegen das Radverkehrskonzept der Stadt Darmstadt für die Neugestaltung der Frankfurter Straße zwischen Martin-Luther-King-Ring und Orts- eingang Arheilgen. Die städtischen Pläne beabsichtigen, Rad- und Fuß- verkehr zu mischen und Radver- kehr auch gegen die Fahrtrichtung anzuordnen. Das Magazin Ketten- blatt hat dazu in seinen letzten bei- den Ausgaben ausführlich berich- tet. Im Mai traf sich der ADFC-Vor- stand mit Verkehrsdezernentin Barbara Boczek und Vertretern der Stadtverwaltung, um das alternati- ve ADFC-Radverkehrskonzept für diesen Straßenabschnitt vorzustel- len.

Oberste Ziele des ADFC-Kon- zepts sind verbesserte Verkehrssi- cherheit, geringe Konflikte zwis- chen allen Verkehrsteilnehmern, eine Ausrichtung auf Zuwachs des Radverkehrs, bestens für Pedelec geeignet und Konformität zu allen Vorgaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen und dem Ver- kehrsentwicklungsplan der Stadt Darmstadt aus dem Jahr 2006.

Kernpunkt des ADFC-Konzepts ist ein duales Angebot für die Radfah- renden. Für den zügig fahrenden Alltagsradler schlägt der ADFC auf beiden Seiten der Frankfurter Stra- ße das Anlegen von Schutzstreifen vor. Langsam fahrende und unsi- chere Radler können alternativ für den Radverkehr freigegebene Fuß- wege nutzen. Eine Erlaubnis für ge- fährliches Fahren auf der linken Straßenseite ist im ADFC-Konzept nicht vorgesehen. Um den regen „Geisterradverkehr“ zwischen Nordbahnhof und Martin-Luther- King-Ring einzudämmen, schlägt der ADFC das Schaffen einer alter- nativen Route über eine Rampe zur

Der Plan-Ausschnitt aus dem ADFC- Radverkehrskonzept zeigt beidseitige Schutzstreifen entlang der Frankfurter Straße. Die von der Stadt geplante Querungshilfe für den Fußverkehr in Form einer lang gestreckten Mittelin- sel im Bereich des Emanuel-Merck- Platzes ist im ADFC-Vorschlag be- rücksichtigt



Foto: Thomas Grän

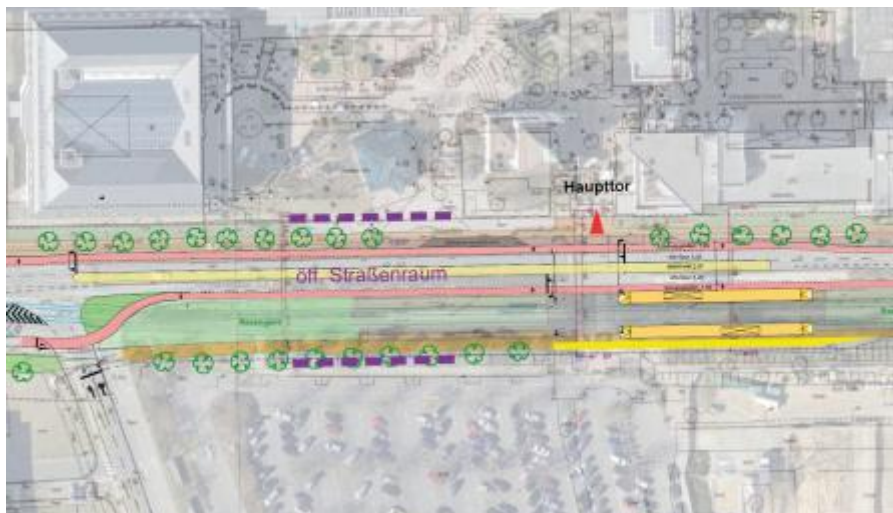
Geisterradverkehr auf Probe ist zwischen Nordbahnhof und Martin-Luther-King-Ring im Rahmen der Baustellenbeschilderung von der Straßenverkehrsbehörde zugelassen bzw. angeordnet worden. Ein erster Zusammenstoß mit einer regel- gerecht Falschfahrenden ist dem ADFC bereits gemeldet. Radler beklagen seither auch südlich des Martin-Luther-King-Ring eine steigende Zahl von Falschfahren- den. Der ADFC setzt sich gegen das gefährliche linksseitige Fahren als Dauerlö- sung ein.

Straße „Am Nordbahnhof“ vor. Dar- über hinaus empfiehlt der ADFC am Ostende der Bahnsteige einen neuen Übergang zur Straße „Am Nordbahnhof“ zu schaffen. Dies er- möglicht eine bessere Anbindung des Bahnknotens an die zukünftige Fahrradstraße Schreiberweg sowie an den Stadtteil Kranichstein.

Die unterschiedlichen Konzept- ansätze wurden beim ADFC-Treffen mit der Stadtverwaltung lebhaft diskutiert. Eine Annäherung der unterschiedlichen Standpunkte gab es nicht. Da es für die Umge- staltung der Frankfurter Straße

nördlich und südlich des Emanuel- Merck-Platzes keinen konkreten Zeitplan gibt und auch keine Fi- nanzmittel bereitgestellt sind, bleibt die endgültige Entscheidung für die Radverkehrsführung zu- nächst offen. Auch für die Umge- staltung des Knotens Martin-Lu- ther-King-Ring / Frankfurter Straße signalisierte die Stadt Gesprächs- bereitschaft. Der autogerechte Umbau des Knotens mit wesentli- chen Verschlechterungen für Rad- und Fußverkehr ist noch keine be- schlossene Sache.

Thomas Grän



Fahrradpiktogramme: immer gut?

Bürgermeister läßt Markierungen entfernen

Was bedeuten Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn oder dem Gehweg? Kurze Antwort: gar nichts, streng rechtlich genommen. Die Straßenverkehrsordnung (StVO) kennt solche Bodenmalereien nicht.

Dennoch können sie da, wo sie angebracht sind, intuitiv darauf hinweisen, dass Radfahrer unterwegs sind. Ob Radfahrer sogar da fahren müssten? Die Antwort ist eindeutig „Nein“ – entgegen einer weit verbreiteten Ansicht. Denn eine Benutzungspflicht für Radfahrer besteht laut StVO (§2, Abs.4) nur dort, wo ein rundes dunkelblaues Verkehrszeichen mit weißem Fahrradbild steht.

Ein Bürgermeister läßt gefährliche Piktogramme entfernen

Der abgesteckte rechtliche Rahmen mag zwar simpel erscheinen, die Piktogramme können aber vor Ort oft verwirrend und manchmal für Radfahrer erst recht gefährlich sein. Typisches Beispiel hierfür ist

die Bundesstraße 26, Ortsdurchfahrt Griesheim bei Darmstadt. Diese stark belastete Durchfahrtsstraße (11.000 Kfz pro Tag) hat auf beiden Seiten sehr schmale Seitenstreifen, die außerdem im Ortskern die Fahrbahn von Parkbuchten trennen und bis vor wenigen Monaten mit aufgeklebten Fahrrad-Piktogrammen markiert waren.

Konfrontiert mit solchen scheinbaren „Radwegen“ waren Radfahrerinnen und Radfahrer zur mühsamen Wahl zwischen zwei hochstressigen Optionen genötigt:

- entweder sich der Erwartung vieler Autofahrer zu fügen und auf dem schmalen und an den geparkten Fahrzeugen dicht angelegten Seitenstreifen zu fahren – mit dem ständigen Risiko, mit einer unvermittelt aufgerissenen Autotür zu kollidieren
- oder auf der Fahrbahn links vom Seitenstreifen zu fahren und dort von den hinten aufkommenden Autofahrern lautstark angehupt und/oder mit knap-

pem Seitenabstand überholt zu werden.

Im Rahmen einer gemeinsamen Fahrradexkursion im vergangenen Mai durch die Stadt Griesheim sprach der ADFC Darmstadt-Dieburg diese gefährliche Situation mit dem neu gewählten Bürgermeister, Herrn Geza Krebs-Wetzl, an. Bürgermeister Krebs-Wetzl, an. Bürgermeister Krebs-Wetzl, selbst Alltagsradfahrer, entschied sofort, die Piktogramme entfernen zu lassen, was wenig später geschah (Bild) und worüber der ADFC Darmstadt-Dieburg sich heute sehr freut.

Wo Piktogramme doch sinnvoll sein können

Dennoch helfen solche Piktogramme zum Beispiel dort, wo die Benutzungspflicht auf nicht mehr regelkonformen Bordsteinradwegen aufgehoben werden musste. Sie zeigen dann deutlich, dass Radfahrer nunmehr auf der Fahrbahn fahren dürfen. Die angebrachten Piktogramme tragen damit zu einem etwas entspannteren Miteinander im innerörtlichen Straßenverkehr bei. Die Dieburger Straße oder die Rüsselsheimer Straße in Darmstadt sind gute Vorbilder dafür.

Sind Fahrradpiktogramme gut? Nicht immer, manchmal aber doch. Immer gut ist hingegen das offene Gespräch mit den Aktiven des ADFC vor Ort.

Xavier Marc

Bürgermeister Krebs-Wetzl und zwei Mitarbeiter des Bauhofs entfernen die falsch angebrachten Piktogramme.



Foto: Stadt Griesheim

Angst vor Fahrraddiebstahl

Das Viernheimer Fahrradklima ist nur Mittelmaß

Die Viernheimer haben Angst vor dem Fahrraddiebstahl. Dies ist eines der Ergebnisse des Fahrradklimatests 2016. Mit Unterstützung des Bundesverkehrsministeriums hatte der ADFC erneut bundesweit die Bürger um ihre Meinung zum Fahrradklima gefragt. Erfreulich ist

die Entwicklung der Teilnehmerzahl gegenüber dem letzten Klimatest vor 2 Jahren. Als Ergebnis einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit der Viernheimer Aktiven hat sich die Zahl der Teilnehmer fast verdoppelt. Nahmen 2014 nur 66 Viernheimer teil, waren 2016 schon 113

Radlerinnen und Radler bereit, den Fragebogen im Internet auszufüllen.

Bewertet wurde eine Vielzahl von Kriterien. Mit Schulnoten von 1 bis 6 konnten Themen wie Sicherheit, Bequemlichkeit und Serviceangebote für Radfahrer bewertet wer-

den. Im Gesamtergebnis erreichte Viernheim mit einer Note von 3,8 (2014: 3,7) nur Mittelmaß. In der Klasse „Städte unter 50.000 Einwohnern“ bedeutet das Ergebnis Rang 185 unter 364 bewerteten Kommunen.

Als positiv wurden die gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums, der hohe Radverkehrsanteil in der Stadt und das zügige Vorwärtsgelangen empfunden.

Besonders negativ fielen den Teilnehmern die Falschparker auf den Radwegen, der Fahrraddiebstahl und das fehlende Angebot an Leihrädern auf.

Die Top-Themen in Viernheim sind die Sicherheit, Hindernisfreiheit auf den Radwegen und sichere Abstellmöglichkeiten mit Diebstahlschutz.

Während die meisten Noten in Viernheim dem Bundestrend ent-

sprechen, sticht das Thema „Fahrraddiebstahl“ extrem hervor. Die Viernheimer vergaben ihrer Stadt die Note 4,5 - im Bundesdurchschnitt wurde dies mit 3,2 bewertet. Eine mögliche Erklärung liefert ein genauerer Blick in die Polizeistatistik. Deutschlandweit gingen die Fahrraddiebstähle im Jahr 2016 um knapp ein Prozent gegenüber dem Vorjahr zurück. Im Kreis Bergstraße wurde dagegen ein Anstieg um 11 % registriert und in Viernheim sogar um 23 %. An jedem zweiten Tag wird in Viernheim ein Fahrraddiebstahl zur Anzeige gebracht.

Ein Blick auf die Gesamtbewertung über die Stadtgrenzen hinaus zeigt, dass auch in den Nachbargemeinden nur Mittelmaß herrscht. Mit einer Note von 3,7 schneidet Bensheim als beste Kommune in der Nachbarschaft nicht viel besser

als Viernheim ab, während Weinheim mit einer Note von 4,1 schon deutlich abgefallen ist.

Vor dem Hintergrund, dass in Viernheim mit dem kompakten Stadtgebiet und flachen Straßen beste Voraussetzungen für Radfahrer herrschen, sieht der ADFC noch sehr viele Möglichkeiten für die Förderung des Radverkehrs. Der Klassenbeste macht es vor: mit einer Traumnote von 1,9 ist die kleine Gemeinde Reken bei Münster in Westfalen fahrradfreundlichste Stadt in Deutschland.

Andreas Vondung – Mitglied der Ortsgruppe Viernheim

Die detaillierten Ergebnisse des Fahrradklima-Tests 2016 und bundesweite Trends finden Sie im Internet unter

www.fahrradklima-test.de

Ein langer Weg für mehr Sicherheit

ADFC merzt Gefahrenstelle aus

Es war wie so oft bei solchen Dingen. Der ADFC hatte ein gravierendes Problem der Verkehrssicherheit für Radfahrer ausgemacht, doch die Verwaltung der Stadt Lorsch wollte die Gefahrenlage nicht erkennen.

Am Ortseingang von Lorsch, von der B 460 kommend, trifft starker Verkehr – auch LKW-Verkehr – im Bereich einer sehr engen Brücke auf Radverkehr, der wegen einer Umleitung auf Grund von Bauarbeiten diese Engstelle passieren muss. Betroffen davon waren vor allem auch Schüler auf ihrem Schulweg. Eine Beurteilung der Gefahrenstelle mit Polizei, Bürgermeister, Hessen Mobil und ADFC ließ dann auch bei den Verantwortlichen der Stadt und der Verkehrsbehörde die Alarmglocken klingeln. Schnell herrschte Klarheit über die zu ergreifende Maßnahme: Einziger Ausweg zur Linderung der Gefahrensituation war die vorübergehende Ausweisung von Tempo 30

auf 200 m der Landesstraße. Doch wie so oft hakte es bei der konkreten Umsetzung. Gestritten wurde über die Zuständigkeit der Behörden. Sollte Hessen Mobil die Ausschilderung besorgen oder die Stadt? Diese erklärte sich letztendlich für zuständig, hatte aber gerade keine Tempo 30-Schilder vorrätig.

Als die Schilder schließlich aufgestellt werden konnten, geschah

dies mit großem Auftritt. Die Stadt hatte die Presse zu dem Ereignis geladen, um es (auch) im Wahlkampf gebührend zu feiern und als ihren Erfolg verkaufen zu können. Dass es der Initiative und der Hartnäckigkeit des ADFC zu verdanken war, ging dabei letztendlich unter. Der ADFC kann es verkraften, Hauptsache es konnte etwas für den Radverkehr erreicht werden!

Ulrich Villringer



Durch dieses Nadelöhr sollen Radfahrer neben KFZ-Verkehr fahren, der mit Tempo 50 unterwegs ist.

Einladung zur Mitgliederversammlung des ADFC Darmstadt-Dieburg e.V.

Am **6. Februar 2018** um **19:00 Uhr** im **Gemeindesaal der Paul Gerhardt-Gemeinde, Rabenaustraße 43** (ggü. Illigweg 40), **Darmstadt**

Folgende Tagesordnung wird vorgeschlagen:

- Begrüßung
- Wahl der Versammlungsleitung, Bestimmung Protokollführer, Beschluss der Tagesordnung
- Kassenbericht 2017 und Bericht der Kassenprüfer
- Bericht des Vorstandes und Entlastung für 2017
- Haushaltsplan 2018 und Abstimmung darüber
- Wahl des neuen Vorstands für 2018
- Wahl der Delegierten zur Landesversammlung 2018
- Wahl der Kassenprüfer für 2018
- Beratung der Anträge
- Weitere Punkte/Berichte/Diskussionsthemen nach Vorschlag der Teilnehmer

Der Bericht des Vorstands und der Arbeitsgruppen werden so knapp wie möglich gehalten. Trotzdem können natürlich ggf. noch die anwesenden Leiter der Arbeitsgruppen zu den Aktivitäten befragt werden. Bei Bedarf können wie immer Fragen oder Diskussionen zu einzelnen Punkten auf der Mitgliederversammlung erfolgen. Jedes Mitglied kann Anträge an die Mitgliederversammlung stellen. Anträge müssen spätestens zwei Wochen vor der Versammlung (bis 23.1.2018) gestellt werden. Verspätet eingegangene Anträge bedürfen der Zulassung durch die Mitgliederversammlung.

Geplantes Ende des offiziellen Teils der Versammlung ist 21:00 Uhr. Für Getränke wird gesorgt, was zum Knuspern könnt Ihr gerne mitbringen.

Euer Vorstand des ADFC Darmstadt-Dieburg

RHEIN-MAIN-VERKEHRSVERBUND



Auf die Plätze fertig los:

Mit dem **Fahrrad** unterwegs in **Bus** und **Bahn**.



Planen Sie Ihren nächsten Fahrradausflug und kombinieren Sie diesen mit Bus und Bahn. In den Sommermonaten gibt es sogar spezielle Fahrradbusse und -züge. Und das Beste: Die Fahrradmitnahme ist kostenlos. Alle Infos dazu gibt es auf www.rmv.de.



RMV-Servicetelefon
069 / 24 24 80 24



Internet
www.rmv.de



facebook
[/RMVdialog](https://www.facebook.com/RMVdialog)

ADFC-Bundeshauptversammlung 2018 findet in Darmstadt statt

Einmal im Jahr lädt der ADFC zur Bundeshauptversammlung ein und stellt dabei die Weichen für die weitere Entwicklung und zukünftige Positionierung des Verbandes. Dieser jährliche Höhepunkt im Kalender des ADFC wird 2018 in Darmstadt stattfinden – für uns als ADFC Darmstadt-Dieburg Chance und Herausforderung zugleich.

Die Chance liegt darin, dass die Ausrichtung der Bundeshauptversammlung für die lokalen Vereine immer eine hervorragende Gelegenheit ist, vor Ort auf ihre Arbeit aufmerksam zu machen und das Thema Radverkehr prominent in der öffentlichen und politischen Wahrnehmung zu platzieren.

Als daher der Landesverband anfragte, ob Interesse an der Ausrichtung bestünde, entschied sich der ADFC Darmstadt-Dieburg e. V., diese Anregung aufzugreifen, und reichte seine Bewerbung als Gastgeber ein. „Bei uns in Darmstadt

finden sich viele Beispiele für eine gelungene Förderung des Radverkehrs, aber auch viele Beispiele, wie es auf keinen Fall gemacht werden sollte. Gerne präsentieren wir unseren Gästen die Dos and Don'ts des beginnenden Aufbruchs beim Radfahren in Darmstadt“, heißt es im Bewerbungsschreiben des Darmstädter Vorstands. Damit gelang es, den Bundesvorstand zu überzeugen und den Zuschlag für 2018 zu erhalten. Der ADFC Darmstadt-Dieburg e.V. erhofft sich von dem bundesweiten Interesse an den Veranstaltungen positive Impulse für die Förderung des Radverkehrs in Hessen sowie speziell in Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg.

Die Herausforderung besteht darin, mit den begrenzten Ressourcen eines ehrenamtlich geführten Vereins eine Veranstaltung dieser Größenordnung zu unterstützen und mitzugestalten. Der Bundes-

hauptversammlung kommt als oberstem Organ des ADFC eine zentrale Rolle zu. Dort werden Satzungsänderungen beschlossen, der Haushalt erlassen, der Vorstand gewählt und der Bericht über die Arbeit des Hauptausschusses entgegengenommen. Teilnehmen werden ca. 150 Delegierte aus 16 Landesverbänden sowie die Mitglieder des Bundesvorstandes und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bundesgeschäftsstelle. Los geht es am Freitag, dem 9. November, mit einem Symposium, zu dem 250 Teilnehmerinnen und Teilnehmer erwartet werden. Der Abschluss findet am Sonntag, dem 11. November, mit Programmangeboten der lokalen ADFC-Vereine statt.

Als ADFC Darmstadt-Dieburg sind wir schon jetzt sicher, dass diese dreitägige Veranstaltung auch für uns einer der Höhepunkte 2018 sein wird.

Thomas Grän

Wohin mit dem Alten?

ADFC-Gebrauchtradmärkte – attraktiv und beliebt

Wohin mit dem Alten? Diese Frage stellen sich viele, die ein neues Fahrrad kaufen möchten, auf ein E-Bike oder Mountainbike umsteigen wollen oder ein Kinderrad, für das der Nachwuchs zu groß geworden ist, durch ein größeres Fahrrad ersetzen wollen. Die Fahrradhändler zeigen in der Regel wenig Neigung, gebrauchte Räder in Zahlung zu nehmen. Auf der anderen Seite gibt es viele, die ein Rad brauchen oder haben möchten, aber die Ausgabe für ein Neues scheuen bzw. nicht über die finanziellen Möglichkeiten verfügen.

Der ADFC-Bergstraße führt seit Jahren im Frühjahr Gebrauchtradmärkte (GRM) durch, die sich zunehmender Beliebtheit erfreuen. So stehen in den Städten Heppenheim, Bensheim, Viernheim, Lorsch und Lampertheim an unterschiedlichen Samstagen und an exponierter Stelle das ADFC-Infozelt als An-

laufstelle für Verkäufer und Interessierte.

Organisation und Durchführung

Mit der Zeit hat sich ein nur in Nancien unterschiedlicher Ablauf eingespielt. Dazu wurde eine Matrix-Checkliste entwickelt, welche den Teamleitern und Helfern von der Anmeldung der Veranstaltung, über den Materialtransport, den Aufbau, die Präsentation der Angebotspalette (siehe Abschnitt weiter unten), den effektiven Helfereinsatz und der Beratung bis hin zum Abbau wertvolle Hilfestellung bietet. Dadurch und durch den ehrenamtlichen Einsatz aller Beteiligten konnten bisher alle GRM erfolgreich durchgeführt werden.

Matthias Gehrmann, Vorsitzender des ADFC Kreis Bergstraße und selber Teamleiter bei den GRM in Heppenheim und Lampertheim, sieht viele positive Seiten:

„Von der Bevölkerung wird dieses



Foto: Christa Aufdermauer

Günter Aufdermauer

Serviceangebot des ADFC gern angenommen. Wichtig ist ein Standort in zentraler Lage. Natürlich muss durch Plakate, Handzettel und Zeitung früh genug geworben und informiert werden. Mein Hauptthema bei den Märkten war immer die Verkehrspolitik, darüber wollten die Leute mit mir

reden. Mittlerweile haben wir auf den Gebrauchtradmärkten zwischen 30 – 50 Fahrräder, die zum Verkauf stehen. Generell kann man sagen, die GRM sind attraktiv, bieten vielfältigen

Ulrich Villringer



Foto: Matthias Gehrmann

Service und sind ein ausgezeichnetes Angebot zur Öffentlichkeitsarbeit.

Mit Blick in die Zukunft kann ich nur sagen, wir bräuchten in allen größeren Städten im Kreis das Angebot der GRM. Z.B. würden Fürth und Rimbach gern auch einen Gebrauchtradmarkt haben, aber leider fehlt es am „ehrenamtlichen Personal“. Dazu muss man wissen, dass bei einem Gebrauchtradmarkt bis zu 15 Helfer im Einsatz sind, davon manche bis zu einem Tag. Allen Helfern sei an dieser Stelle und von meiner Seite nochmals ein herzliches Dankeschön ausgesprochen.“

Alles rund ums Fahrrad

Neben dem Hauptzweck des Gebrauchtradmarktes, nämlich Verkäufer von gebrauchten Fahrrä-

dern aller Art mit interessierten potentiellen Käufern zusammen zu bringen, hat der ADFC bei dieser Gelegenheit noch eine Vielzahl weiterer Angebote (nicht bei allen GRM's):

- Infomaterial rund ums Fahrrad
 - Beratung zu Radtouren
 - Verkauf von Fahrradkarten und Büchern
 - Codierungsmöglichkeit gegen den Fahrradklau
 - Technische Hilfe bei kleinen Problemen
 - Auf Wunsch Beratung zu den angebotenen Rädern
 - Möglichkeit einer verbilligten Einstiegsmitgliedschaft
 - Verkauf von Kaffee und Kuchen
- Möchte jemand sein Fahrrad verkaufen, wird es mit dem gewünschten Verkaufspreis gekennzeichnet. Der Verkäufer führt auch die Verkaufsverhandlung mit dem potentiellen Kunden.

Die Macher

Günter Aufdermauer, Teamleiter in Viernheim, macht sich Gedanken zu Service und Öffentlichkeitsarbeit:

„Der GRM ist ein geeigneter Anlass, den ADFC in der Öffentlichkeit bekannter zu machen, für die Vorteile einer Mitgliedschaft zu werben und über die Ziele in der Verkehrspolitik zu informieren und aufzuklären. Dass dies zunehmend gelingt, zeigt uns die ausgesprochen positive Resonanz.“

Ulrich Villringer, Teamleiter in Lorsch, lobt die Zusammenarbeit mit der Stadt:

„Bedankt haben wir uns nach erfolgreicher, reibungsloser Durchfüh-

rung auch wieder bei der Stadt, die keine Standgebühr erhob und auch den Strom kostenlos zur Verfügung stellte. Ein Kernpunkt im Wahlprogramm von Bürgermeister Christian

Karla Vrba



Foto: Matthias Gehrmann

Schönung ist übrigens die Entwicklung von Lorsch zur fahrradfreundlichen Stadt! Der ADFC wird auch in Zukunft gern dabei mitarbeiten!“

Karla Vrba, Teamleiterin in Bensheim, denkt an das Zwischenmenschliche und hängt noch eine Empfehlung hintendran:

„Besonders gefallen mir die Begegnungen mit Menschen meiner Stadt und hierbei besonders die vielen Gespräche. Es macht aber auch viel Spaß, mit anderen vom Verein etwas zu organisieren, das dann auch funktioniert und dem Verein etwas bringt. Die Verlegung vom Beaurer Platz in die Fußgängerzone hat sich bewährt und sollte meiner Meinung nach beibehalten werden.“

Elmar Tiburski



Foto: Matthias Gehrmann



Foto: Matthias Gehrmann

Servicestation für Radfahrer – Bensheim als Vorreiter

Was braucht ein Reiseradler, der in eine fremde Stadt kommt? Eine Servicestation, um sein Rad zu reparieren oder aufzupumpen, eine abschließbare Fahrradbox, um die Stadt zu besichtigen und eine Ladestation für Pedelecfahrer.

Um diesen Service Radfahrern in Bensheim bieten zu können, beriet sich Doris Sterzelmaier mit dem ADFC. Ihre Fraktion (Grüne) brachte den Antrag in die Koalitionsgespräche ein, und nach der Genehmigung übernahm der ADFC die Patenschaft. Damit nimmt Bensheim im gesamten Kreis Bergstraße eine Vorreiterrolle ein.

Viele dieser Servicestationen gibt es auch in anderen Bundesländern (z.B. Baden-Württemberg und Bayern), aber die Bensheimer Station hat den Vorteil, dass bei einer Reparatur das Fahrrad aufgehängt werden kann, was das Arbeiten sehr erleichtert.

Kann man nur hoffen, dass auch andere Städte im Kreis diesem Beispiel folgen.

Radler finden die Säule am Bahnhof, links neben der Unterführung.

Matthias Gehrmann

Norbert Diehl testet die Servicesäule.



Foto: Matthias Gehrmann

Gesucht: Hauptamtliche/r Radverkehrsbeauftragte/r für Darmstadt

Anforderungsprofil: Profi, leidenschaftlich, konzeptionell arbeitend, ziel- und zeitplanorientiert, finanziell gut ausgestattet, durchsetzungs- und kommunikationsfähig. So beschrieb der ADFC-Vorstand beim VCD-Forum zur Oberbürger-

meisterwahl im März seine Wünsche für einen Radverkehrsbeauftragten der Stadt Darmstadt. Dieser Vorschlag ist offenbar auf fruchtbaren Boden gefallen. Die Stadt Darmstadt hat die neu geschaffene Position des Radver-

kehrsbeauftragten als Vollzeitstelle für Anfang des kommenden Jahres angekündigt. Der ADFC betrachtet das Schaffen dieser Stelle als einen Meilenstein bei der Förderung des Radverkehrs in Darmstadt.

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

Der erste ehrenamtliche Radverkehrsbeauftragte für Alsbach-Hähnlein

Im Gespräch mit Thomas Dexheimer

Kettenblatt: *Wie kam es zur Berufung eines ehrenamtlichen Radverkehrsbeauftragten (eRVB) in Alsbach-Hähnlein?*

Dexheimer: Ich hatte von eRVB in anderen Kommunen gelesen und sofort beschlossen, dass so etwas auch für Alsbach-Hähnlein sein müsse. In einem Moment der Muße habe ich die Portraits aller Gemeindevertreter gesichtet und einfach die Fraktion mit den meisten Radfahrern angeschrieben. Dennoch blieb mein Vorschlag zunächst ungehört. Irgendwann fand ich eine Postwurfsendung der Freien Wähler (FW) an alle Haushalte mit der Frage nach Ideen und Anregungen für Alsbach-Hähnlein in meinem Briefkasten und konnte das Thema erneut auf den Tisch bringen - diesmal gefragt. Die FW folgten meiner Anregung und stellten erfolgreich einen entsprechenden Antrag in der Gemeindeversammlung. Und nun bin ich es. Über den genauen Tathergang dazwischen bin ich mir selbst nicht ganz sicher, aber bei der Erörterung der Personalfrage soll es irgendwann geheißen haben: "Dann solle **er** es halt machen". Jemand anderes soll gesagt haben, wenn es nichts brächte, würde es wenigstens nichts kosten.

Kettenblatt: *Welche Ziele und Motivation haben Sie als eRVB?*

Dexheimer: Ich möchte, dass Alsbach-Hähnlein einen Kümmerer mit persönlichem Bezug zum Radfahren in Alsbach-Hähnlein aus praktischen Motiven heraus hat. Davon habe ich reichlich: Mit über 5000 km ganzjährig mit dem Rad zur Arbeit, Einkaufen mit Lastenanhänger, und dem Wunsch, die eige-

nen Kinder ruhigen Gewissens mit dem Rad nach Alsbach-Hähnlein, Bensheim oder Jugenheim zur Schule oder Sportverein schicken zu können. Aber auch bei der multimodalen Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln in Kombination mit dem Rad steigt der Leidensdruck ob der oftmals sehr stiefmütterlich gepflegten Radinfrastruktur oder hanebüchenen Verkehrsführungen für Radler. Nun gibt es mehrere Möglichkeiten, seinem Ärger Luft zu machen. Ich will diese Energie nutzen und mich konstruktiv in die kommunalen Entscheidungs- und Planungsprozesse einbringen.

Kettenblatt: *Welche Brennpunkte und "Baustellen" sehen Sie in Alsbach-Hähnlein?*

Dexheimer: Die Einkaufsmärkte in der Pfarrtanne sind ein gutes Beispiel für die sprichwörtliche Planung auf der grünen Wiese, ohne jegliche Berücksichtigung des Radverkehrs. Zentral zwischen Bickenbach, Zwingenberg und den Ortsteilen von Alsbach-Hähnlein gelegen, und auf frisch angelegten oder neu asphaltierten Wegen entlang der B3 und L3112 gut mit dem Rad zu erreichen, hört doch jegliche Radwegführung abrupt an der Einmündung von der B3 auf. Die meisten Radfahrer wählen dort von sich aus die verbotswidrige Weiterfahrt auf dem Gehweg - Handlungsbedarf ist offensichtlich.

Kettenblatt: *Wie sind die ersten 100 Tage im "Amt" verlaufen?*

Dexheimer: Ich durfte gleich an einer Radverkehrsschau in Alsbach-Hähnlein teilnehmen und eigene Problemstellen vorschlagen. Dazu



Foto: Thomas Dexheimer

Der neue Radverkehrsbeauftragte Thomas Dexheimer fährt selbst auch viel mit dem Rad.

bin ich vorher und nachher einige Wege abgefahren und habe Mängel zu Protokoll gebracht. Mit dem ADFC und anderen eRVB in Hessen habe ich mich vernetzt und auch den Beitritt zur AGNH (*Anm. d. Red: Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen*) unterstützt. Über die Entsendung zur Auftaktveranstaltung Radverkehrskonzept des Landkreises Darmstadt-Dieburg habe ich mich besonders gefreut.

Thomas Dexheimer, Jahrgang 1976, wohnt mit seiner Familie im OT Alsbach und hat stets ein offenes Ohr für Überlegungen zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr in Alsbach-Hähnlein und Umgebung - insbesondere auf den Wegen zu den unmittelbaren Nachbargemeinden. Das Interview führte Xavier Marc.

Kontakt: ervb@alsbach-haehnlein.de
[1] <http://www.meldeplattform-radverkehr.de>

PARKing Day 2017 in Darmstadt

Am Freitag, 15. September 2017, fand der weltweite PARKing Day statt. Die jährliche Aktion, bei der auf öffentlichen Parkplätzen temporäre Parks errichtet werden, hatte auch einen Ableger in

Darmstadt. Durch den PARKing Day wird auf den enormen Flächenverbrauch für das Abstellen von Kraftfahrzeugen in den Städten hingewiesen und werden alternative Nutzungen aufgezeigt. Beispiels-

weise machen drei Parkplätze in Längsaufstellung über 30 m² aus, was einer Einzimmerwohnung entspricht.

Etwa 15 Aktive aus dem Umfeld der Hochschulgruppe Nachhaltig-



Ein Auto stand dann doch noch im Weg.

keit, Urban Garden und Essbares Darmstadt wandelten die drei Parkstände zwischen der Zu- und der Ausfahrt zum Parkhaus in der Grafenstraße für vier Stunden in einen Garten um. Die Veranstaltung war formal als Versammlung beim Ordnungsamt angemeldet, wodurch keinerlei Probleme bei der Durchführung entstanden.

Die grau gepflasterte Fläche wurde durch einen grünen Kunstrasenteppich, mitgebrachte Pflanzkübel sowie Tische und Stühle binnen weniger Minuten in einen Aufenthaltsbereich umgestaltet, der allen Passanten zum Verweilen of-

fenstand. Es ergaben sich viele interessante Gespräche und sehr positiver Zuspruch von Seiten der Anlieger (Bewohner wie Geschäftsleute) und Passanten.

Warum in der Grafenstraße?

Die Lage in unmittelbarer Nachbarschaft zum Parkhaus war auch gut geeignet, um Konflikten vorzubeugen, da in dem Parkhaus genügend Stellplätze zur Verfügung stehen. Außerdem ist die Grafenstraße durch ihre Lage im unmittelbaren Einflussbereich der Fußgängerzone zwar recht belebt, aber mit dem hohen Parksuchverkehr auch

stark von Kraftfahrzeugen belastet.

Die Aufenthaltsqualität in der Geschäfts- und Essmeile könnte wesentlich gesteigert werden, wenn der Autoverkehr direkt in das Parkhaus gelenkt würde und die Parkplätze unter freiem Himmel in Aufenthalts- und Fußgängerbereiche umgewandelt würden. Die zahlreichen Gastronomiebetriebe nutzen derzeit die Gehwege mit. Selbstverständlich ist Außengastronomie zu begrüßen, leider geht sie im Regelfall allerdings nur zu Lasten des Fußverkehrs und tastet den ruhenden oder fließenden Kfz-Verkehr nicht an.

Seit vielen Jahren wird eine Umgestaltung der Grafenstraße diskutiert. Die Stadtverordnetenversammlung fällte am 25. Juni 2015 den Beschluss, dass die Parkplätze unter freiem Himmel mit Ausnahme von Fahrradbügeln, Behindertenparkplätzen, Ladezonen und einem Taxistand verschwinden sollen, die Gehwege verbreitert werden und vor dem Stadthaus ein Park entsteht. Umgesetzt wurde das Konzept bislang nicht.

Der Plan kann im Internet unter <http://darmstadt.de/grafenstrasse> abgerufen werden.

David Grünewald

Zwei Radfahrer innerhalb von wenigen Tagen in Darmstadt getötet

Wir sind entsetzt. Innerhalb weniger Tage im November starben in der Bismarckstraße in Darmstadt eine Radfahrerinnen und ein Radfahrer unter den Rädern schwerer LKW. Was dies für Angehörige, Freunde und Kollegen bedeutet, vermag

man sich nicht vorzustellen. Auch den emotionalen Zustand, in dem sich ein LKW-Fahrer nach solch einem Unfall befindet, kann man sich nur schwer ausmalen.

Es geht hier nicht um Schuldzuweisungen, zumal die Unfallher-

gänge noch nicht abschließend geklärt sind. Gleichwohl betrachtet der ADFC beide Unfälle als Mahnung und Auftrag, sich weiter für den Abbau von Gefahrenstellen für Radfahrer einzusetzen. Aus Sicht des ADFC ist die Situation in der Bismarckstraße genauso wie an anderen Stellen der Stadt alles andere als akzeptabel. Wenn so etwas passiert, sollte die Stadt nicht nur über mittel- und langfristige, sondern auch über kurzfristig umsetzbare Maßnahmen wie z.B. eine Verschärfung der LKW-Kontrollen nachdenken. Als ADFC werden wir weiterhin das Gespräch mit der Stadt suchen, um in der Bismarckstraße und an anderen Gefahrenstellen mehr Sicherheit zu erreichen.

Helga Hofmann



Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof in Darmstadt vor dem Aus?

Die Deutsche Bahn (DB) beabsichtigt die Schließung des Fahrradparkhauses am Darmstädter Hauptbahnhof in seiner bisherigen Form. Der Fürstenbahnsteig, in dem sich das Fahrradparkhaus befindet, soll dauerhaft und rund um die Uhr für Bahnreisende als zweiter Querbahnsteig geöffnet bleiben.

20 Jahre nach Start des zukunftsweisenden Projekts wird damit das bewachte Fahrradparken im Fürstenbahnsteig den kurzzeitigen Kapazitätsengpässen für Bahnreisende an den Treppenaufgängen zu den Bahnsteigen geopfert. Seitdem häufen sich bei ADFC und Parkhausbetreiber Beschwerden über Diebstahl und Vandalismus an abgestellten Rädern sowie generell über eine drastisch erschwerte Nutzung in dem ohnehin engen Fahrradparkhaus.

Seit März hat die Bahn die Türen zum Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof zu jeder Tag- und Nachtzeit für den allgemeinen Publikumsverkehr geöffnet. Wartungsarbeiten an den Bahnsteigfahrstühlen führten angeblich zu Staus an den Treppen, so die Begründung. Doch die Bahn will nun „wegen der positiven Resonanz der Reisenden“ die Fahrradparkhausöffnung dauerhaft beibehalten.

Protest des ADFC

In einem Schreiben an das Bahnhofsmanagement fordert der ADFC im Mai das zeitnahe Einstellen des Experiments. Die Nutzer des Fahrradparkhauses erwarten für ihr Fahrrad ein sicheres und geschütztes Abstellen in einem überdachten, überwachten und zugangskontrollierten Raum. Dieses Angebot am Darmstädter Hauptbahnhof ist bisher gut angenommen worden, wie die Auslastungszahlen des Fahrradparkhauses mit über 300 Stellplätzen belegen. „Der Wegfall der Zugangskontrollen und die Öffnung des Fahrradparkhauses als öffentlicher Durchgang zu den Bahnsteigen stehen massiv den Interessen der bahnfahrenden Fahrradpendler entgegen“, heißt es im ADFC-Schreiben an das Bahnhofs-

management. Als arrogant und rückwärts gewandt bewertet der ADFC das Verhalten der DB.

Die sich anbahnenden Kapazitätsprobleme an den Treppen zu den Bahnsteigen in den Verkehrsspitzenstunden sind seit Jahren bekannt. Statt mit allen Betroffenen der allgemeinen Öffnung des Fahrradparkhauses für jedermann eine langfristige und abgestimmte Lösung zu erarbeiten, zerschlägt die Bahn durch ihr Verhalten viel Porzellan. Weder Stadt Darmstadt noch ADFC noch Betreiber und Nutzer des Fahrradparkhauses sind im Vorfeld der DB-Entscheidung über die Nutzungsänderung eingebunden worden. Die DB ihrerseits leugnet sogar „Nutzungseinschränkungen“ bzw. einen „Komfortverlust“ beim Fahrradparken durch die Neuordnung. Das sieht der ADFC ganz anders. Bisher

Bahnhofsvorplatz. Die Zunahme von Vandalismus und Diebstahl ist damit vorprogrammiert. Fahrradpendler erwarten zu Recht an wichtigen Bahnknoten gesicherte Abstellmöglichkeiten. Dass die DB kein Problem in der Abschaffung von dieser vorhandenen und bewährten Möglichkeit am Darmstädter Hauptbahnhof sieht, ist dem ADFC unbegreiflich.

ADFC-Stichprobenzählung

Die von der Bahn behauptete gute Nutzung des Fahrradparkhauses als neuem Zugang konnte der ADFC durch eine eigene repräsentative Zählung widerlegen. In Summe wurden an einem Werktag von 6:00 bis 20:00 Uhr etwas über 700 Fahrgäste gezählt, die das Fahrradparkhaus auf der Ostseite ohne Fahrrad betreten oder verlassen haben. In den beiden Spitzenstun-



Foto: Thomas Grän

17:00 auf Gleis 3: Die S-Bahn aus Frankfurter entleert in der Spitzenstunde des Berufsverkehrs ihre Fahrgäste über die Treppenaufgänge zum Querbahnsteig. Nur wenige Reisende nutzen zum Verlassen des Bahnsteigs das hinten rechts im Bild liegende Fahrradparkhaus, welches seit März rund um die Uhr geöffnet ist.

war der Zugang zum Fahrradparkhaus nur für Mieter möglich. Elektronische Zugangskontrolle, Schrankensicherung und Bewachung durch Personal schufen Sicherheitsbedingungen, die vergleichbar waren mit dem Abstellen von Rädern im eigenen Haus. Die permanente Öffnung aller Zugänge macht das Abstellen von Rädern im Fürstenbahnsteig so sicher bzw. unsicher wie Abstellen auf dem

den waren es gerade einmal 400 Bahnreisende, die das Zusatzangebot nutzten. Das ist lediglich 1% des täglichen Fahrgastaufkommens von 30.000-40.000 Fahrgästen. Entweder beschwört hier die Deutsche Bahn ein Kapazitätsproblem herauf, das es heute nicht gibt, oder der Fürstenbahnsteig ist keine Lösung des Problems.

Thomas Grän

Vorbildliche Bike&Ride-Anlage am Bahnhof Eberstadt

Seit vielen Jahren warten die Eberstädter auf die Sanierung ihres Bahnhofs. Der Bahnhof entsprach längst nicht mehr den Anforderungen eines zeitgemäßen Bahnverkehrs. Nur körperlich Fitten war es möglich, von den viel zu niedrigen Bahnsteigen problemlos in die Wagons zu klettern. Einen barrierefreien Zugang gab es weder zum Bahnhof noch zum Zug. Dies ändert sich nun. Auf der Westseite des Bahnhofs wird ein zweiter Zuweg für Menschen mit körperlichen Einschränkungen geschaffen. Die drei Bahnsteige werden zudem mit Fahrstühlen ausgestattet. Auch die Fahrradabstellanlagen werden modernisiert.

Der ADFC hat für den Bahnhof Eberstadt ein Konzept für eine vorbildliche Bike&Ride-Anlage erarbeitet, die nach ADFC-Auffassung Modellcharakter hat. An vielen Bike&Ride-Anlagen an RMV- und Bahn-Haltestellen werden bei der Planung immer wieder ähnliche Fehler begangen. Die Sicht der Planenden



Foto: Thomas Gran

Der hier zu sehende alte Bahnhof in Eberstadt ist Geschichte. Für 10 Millionen Euro entsteht an dieser Stelle bis 2019 ein barrierefreier Bahnhof. Auf der Grundfläche des alten Bahnhofgebäudes soll nach Entwürfen des ADFC eine vorbildliche Bike & Ride-Anlage entstehen.

ist oft fokussiert auf die Maximierung von Zuschüssen für den Bau der Abstellanlage und nicht auf den optimalen Nutzen für die Radfah-

renden. Dies führt beispielsweise zu einer Stellplatzdichte, die sich im praktischen Betrieb als unzureichend erweist. Mangelnde Fach-

Anschluss gesucht?

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

ADFC geprüft und empfohlen!

Fahrradparker BETA XXL,
erfüllen die Anforderungen
der neuen **DIN 79008**
„Stationäre Fahrradparksysteme“



ORION
Bausysteme GmbH

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



kenntnis bei Qualität und Funktionalität von Fahrradständern und unspezifische Bauausschreibungen führen häufig zur falschen Wahl bei den Fahrradstellhilfen, wie die Fahrradständer im Planerdeutsch heißen. Ständer, die nicht vom ADFC empfohlen sind, bieten dem Fahrrad in der Regel keinen sicheren Stand oder eingestellte Fahrräder sind häufig in Gefahr durch Nachbarräder beschädigt zu werden. Für den Bahnhof Eberstadt hat der ADFC einen Konzeptansatz gewählt, der sowohl die Wünsche der Geldgeber nach überschaubaren Kosten und hoher Stellplatzdichte als auch die unterschiedlicher Abstellgewohnheiten und Bedürfnisse der Radler berücksichtigt. Das Überdachen der Fahrradabstellanlage ist an ÖPNV-Knotenpunkten obligatorisch, wenn Zuschüsse vom Land Hessen gewährt werden sollen. Der ADFC begrüßt dies, denn Räder von Pendlern wollen gerne den ganzen Arbeitstag im Trockenen stehen.

Die Ostseite

In Eberstadt wird auf der Fläche des abgerissenen Bahnhofs die Überdachung für die Fahrradab-

stellanlage erstellt. Unter dem Dach schlägt der ADFC verschiedene Fahrradständer-Typen in unterschiedlicher Stellplatzdichte vor und empfiehlt als Aufteilung drei Reihenparkanlagen – mit einer Reihe Anlehnbügel vom Modell „Berlin“, einer Reihe ADFC-empfohlener Fahrradständer mit beidseitiger Hoch-Tief-Einstellung sowie einer Reihe Ständer in Tief-Tief mit ADFC-empfohlenen Einstellabständen.

Die Anlehnbügel kommen den Radfahrenden entgegen, die gewohnt sind, ihr Hinterrad fest anzuschließen. Das tief liegende zweite Querrohr beim Berliner Anlehnbügel und der großzügige Abstand zwischen den Bügeln erlauben es auch, Lastenräder komfortabel anzuschließen. Die mittlere Reihe mit Hoch-Tief-Einstellung und 50 cm Einstellabstand wendet sich an den eiligen Rad-Pendler, dem ein sicheres Anschließen und Standsicherheit wichtig sind, der aber die Nähe zum Nachbarrad nicht scheut. Wer es exklusiv sucht, fährt mit dem Rad auch einen Meter weiter, um in der letzten Ständerreihe sein Rad ohne Sorge vor Beschädigung durch die Nachbarräder einstellen zu können.

Die Westseite

Auf der Westseite des Bahnhofs hat der ADFC eine bisher selten genutzte Anordnung von ORION BETA XXL-Fahrradständern in einer diagonalen Anordnung gewählt. Diese Variante erlaubt eine kompakte, platzsparende Reihenparkanlage, die ein Einstellen ohne Berühren von Nachbarrädern zulässt – bei gleichzeitig optimalem Zugang zum Ständerbügel, um das Rad abzuschließen. Zwei weitere für Lastenräder geeignete Bügel runden das Stellplatzangebot auf der Westseite des Bahnhofs ab.

In Summe ergibt dies 45 überdachte Stellplätze auf der Ostseite und 12 nicht überdachte Stellplätze auf der Westseite. Die Stadt Darmstadt unterstützt den Vorschlag des ADFC. Die Stadt plant darüber hinaus noch abschließbare Fahrradboxen. Auch Möglichkeiten zum Laden von Pedelecs sollen bereitgestellt werden. Ob die Bahn die ADFC-Entwürfe vollständig in ihre Bauplanung übernimmt, war bis Redaktionsschluss nicht bekannt.

Thomas Grän

Die Fahrradbeleuchtung

Abriss einer lebenswichtigen Funktion am Fahrrad

Geschichte

Im Jahr 1817 erfand der Freiherr von Drais seine Laufmaschine. Die Erfindung ist gerade 200 Jahre alt. Anfänglich blieb man wegen fehlender Beleuchtung nachts zu Hause.

Die ersten tauglichen Fahrradlampen arbeiteten mit Karbid (ab 1896). Die chemische Reaktion von Wasser mit Kalziumkarbid erzeugt Azetylen und Kalziumhydroxid. Das Gas strömt zum Brenner und brennt sehr hell. Mit der Tropfgeschwindigkeit kann man die Flamme regulieren. Ist das Karbid erschöpft, so wird das ätzende Kalziumhydroxid entsorgt und der Tank neu mit Karbid gefüllt. Die Lampen waren hell und nicht zu schwer, aber umständlich zu bedienen.

Technik von gestern

Die Karbidlampen wurden von

den einfacher zu bedienenden Dynamolampen verdrängt, obwohl sie weit weniger Licht gaben. Der klassische Seitenläuferdynamo gibt eine Leistung von 3 Watt bei einer Spannung von 6 Volt ab. Dazu gehört ein Glühbirnchen (2,4W) für die Frontleuchte und ein noch kleineres (0,6W) für das Rücklicht. Es sind klägliche Funzeln, obwohl man ordentlich Kraft hineinsteckt. Der Wirkungsgrad ist nämlich unglaublich niedrig.

- Der Reibradantrieb verliert durch Schlupf Energie. Die billigen Lager erzeugen Reibungsverluste.
- Der primitive Generator setzt nur einen kleinen Teil der mechanischen Energie in Strom um.

Die drei Watt elektrische Leistung erfordern etwa das Zehnfache an Tretleistung; man wird mit 30 Watt gebremst. Außerdem bekommt



Karbidlampe um 1896, die erste brauchbare, aber umständliche Fahrradlampe.

man keine 3 Watt **Lichtleistung**. Der Wirkungsgrad des Lämpchens ist wieder unglaublich niedrig, da die meiste elektrische Leistung in Wärme umgewandelt wird. Er liegt bei

Foto: User Stahlkocher (CC BY-SA 3.0) aus wikipedia commons



Eine „dicke Radnabe“ mit wertvollem Innenleben.

bestenfalls 5%.

Die Bilanz: 10% Wirkungsgrad mechanische Energie → elektrische Energie → 5% elektrische Energie → Licht ergibt 0,5 Prozent oder 5 Promille. Wer mit 5 Promille aufs Rad steigt, ist selbst schuld.

Heute

Nabendynamos, Batterien und Akkus können auch helle Lampen versorgen. LED-Lampen verdrängen die schwächlichen Birnchen. Ein großer Vorteil: Glühbirnchen muss man immer wieder wechseln; LEDs halten ein Leben lang. Bereits für 9,99 € bekommt man ein zugelassenes Beleuchtungsset. Was braucht man als Radler?

- Für das **Rennrad** ist das Mitführen einer Beleuchtung vorge-

schrieben. Man sollte also ein kleines leichtes Set dabei haben. Ersatzbatterien sind sinnvoll, denn: „Batterie ist, wenn man einschaltet und sich nichts tut, weil sie leer ist.“

- Am **Mountainbike** gilt das Gleiche: Man sollte vorsorgen. Wenn man im Dunklen noch im Gelände ist, dann braucht man aber richtiges Licht. Hier helfen leistungsstarke Li-Ionen-Akkus und passende Leuchten. Die allermeisten enthalten inzwischen LEDs. Manche Mountainbiker bevorzugen Stirnlampen. Das hört sich zunächst einmal praktisch an, da man immer dorthin leuchtet, wohin man auch schaut. Die Kehrseite ist, dass entgegenkommende Verkehrsteilnehmer geblendet werden.

Stirnlampen als Beleuchtung sind deswegen im Straßenverkehr nicht zulässig!

- Für das **Stadtrad**, das **Tourenrad** oder das **E-Bike** gibt es nur eine sinnvolle Wahl: den Nabendynamo mit der passenden LED-Front- und -Rückleuchte.

Der Nabendynamo ersetzt die Vorderradnabe. Mit der Raddrehung kreisen Permanentmagnete um die Achse und erzeugen in den feststehenden Spulen bei jedem Vorübergang einen Wechselstromimpuls. Das System arbeitet ohne Kontakte und daher ohne mechanische Reibung und Verschleiß. Der elektrische Wirkungsgrad liegt etwa

bei 50%. Die Dynamos erzeugen 6 Volt bei 0,5 Ampere = 3 Watt; dafür nehmen sie ca. 6 Watt Tretleistung auf. Ist die Lampe ausgeschaltet, dann wird die elektrische Energie nicht verbraucht und das Dynamo- rad rollt ebenso leicht wie ein Rad ohne Generator. Kein Wunder, dass man bei einem guten Nabendynamo kaum eine Bremsung spürt.

In der Lampe wird der Wechselstrom gleichgerichtet und die LED mit konstantem Strom versorgt. Da die LEDs auch einen Wirkungsgrad von ca. 50% erreichen, kommt man auf einen gesamten Wirkungsgrad von 25% statt 0,5% bei der Dynamo/Birnchen-Kombination.

Bei den Leuchten gibt es große Qualitäts- und Preisunterschiede. An der Beleuchtungsstärke (in Lux) kann man sich kaum orientieren. Sie lässt sich nämlich entweder durch hohe Lichtausbeute in einem breiteren Leuchtfeld oder - bei weniger Licht - durch besonders enge Fokussierung erreichen. Man hat dann einen blendenden Leuchtfleck und rundherum erst recht Dunkelheit. Man sollte sich also gut beraten lassen oder besser verschiedene Modelle ausprobieren.

LED-Chips vertragen keine Wärme. Lichtausbeute und Haltbarkeit nehmen ab. Eine Temperaturkontroll-Elektronik regelt bei zu hoher LED-Temperatur die Leistung herunter. Dann hat man aber nicht das starke Licht, das man eigentlich wollte. Größere Kühlflächen wären



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

Darmstädter Str. 15
64342 Seeheim

Telefon: 06257/5060560 Email: info@bikesports-seeheim.de

BIKE
PARTNER
Seeheim



die bessere Lösung, erhöhen aber Größe und Gewicht.

Fazit: Es war noch nie so leicht, auch nachts sicher zu fahren. Man kann sogar weit mehr als 3 Watt

aus einem Nabendynamo herausholen. Aber das passt nicht mehr in diesen Artikel und auch nicht in die StVZO. Die Langversion dieses Artikels kann als pdf vom Autor ange-

fordert werden:

joachim.hoenes@gmail.com

Joachim Hönes

Moment mal Ein Radfahrer ...

... fährt auf dem Radweg am Berliner Ring aus Richtung Auerbach kommend stadteinwärts. Die Fahrt ist angenehm, seit es an den Kreuzungen Kreisel mit besonderen Radfahrerfurten neben den Fußgängerüberwegen gibt. Der Radfahrer kann jetzt die in den Berliner Ring einmündenden Nebenstraßen auf seiner Furt bequem überqueren, keine Ampel hält ihn mehr auf. Am OBI-Kreisel will der Radfahrer nach links abbiegen, um zum Rewe-Markt auf der anderen Seite des Berliner Rings zu gelangen. Ebenso wie die Autos im Kreisel hat er auf seiner Radfahrerfurt neben dem Zebrastreifen Vorfahrt; das Schild „Vorfahrt achten“ für die in den Kreisverkehr einfahrenden Autos steht vor dem Überweg. Der Radfahrer ist deshalb überrascht, als ein Autofahrer zügig auf ihn zugefahren kommt und offenbar die Vorfahrt beansprucht. Er hält an und hört den Autofahrer durch das offene Fenster rufen: „Ihr sollt schieben!“ Der Kraftfahrer kennt offenbar nur den Zebrastreifen, auf dem der Radfahrer nicht vorfahrtsberechtig wäre. Der Radfahrer



Foto: Renate Peterson

Neu makierter Kreisel am Berliner Ring in Bensheim.

weist auf die Radfahrerfurt hin, die ihm das gleiche Vorfahrtsrecht gibt, wie dem Verkehr im Kreisel. Der Autofahrer sieht aber nicht ein, dass er im Unrecht ist. Es ist zu hoffen, dass er den Vorfall später mit anderen diskutiert und er auf seinen Irrtum hingewiesen wird.

Rund drei Jahre gibt es die Kreisel mit den Radfahrerfurten am Berli-

ner Ring schon, aber offenbar haben immer noch nicht alle Autofahrer die dort geltende Vorfahrtsregelung erfasst. Nur wenn die Radfahrer die Kreisel im Stadtgebiet eifrig benutzen und ihre Vorfahrtsberechtigung in Anspruch nehmen, werden sie ihre Rechte allmählich durchsetzen.

Klaus Peterson

Impressum

Herausgeber:

ADFC Darmstadt-Dieburg e.V. und
ADFC Bergstraße e.V.

Erscheinungsweise:

halbjährlich

Verantwortlich:

Annelie v. Arnim
Matthias Gehrmann,

Redaktion:

Matthias Gehrmann,
Helga Hofmann

Satz und Layout:

Burkhard Walger

Titelbild:

ADFC Bergstraße

Auflage:

1500 Exemplare

Anzeigenschluss 1-2018:

29. April 2018

Redaktionsschluss 1-2018:

15. April 2018

Internet:

<http://www.magazin-kettenblatt.de>

eMail:

redaktion@magazin-kettenblatt.de

Nachdruck ist unter Angabe der Quelle und mit Zusendung eines Belegexemplars an die Redaktion genehmigt.

ISSN 2199-9546



Ankommen ist einfach.



sparkasse-darmstadt.de

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

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