

Kettenblatt

DAS FAHRRADMAGAZIN FÜR SÜDHESSEN

¡ VIVA
LA

VELOCIDAD!



RADENTSCHEID
DARMSTADT

Es reicht!

Das denken sich wohl viele Radfahrerinnen und Radfahrer in Darmstadt. Sie haben den jahrelangen Eiertanz um die Schaffung und häufig auch Vernichtung von Radinfrastruktur hautnah erlebt. Eine "Velorucìon", also eine "Revolution des Fahrrades", wie in Marinaleda in der Provinz Sevilla in Spanien auf einer Hauswand in Anlehnung an den Kampfspruch der Kubaner gefordert, muss aber nicht sein.

Der "Radentscheid Darmstadt"

Eine Gruppe aktiver Darmstädterinnen und Darmstädter will das demokratische Mittel eines Bürgerbegehrens nutzen, um die Verantwortlichen zum Handeln zu zwingen. Der "Radentscheid Darmstadt" hat seit Anfang des Jahres fleißig Unterschriften dafür gesammelt. Es sind weitaus mehr zusammengekommen als notwendig. Mit einem der Gründer der Initiative haben wir gesprochen (S. 5).

"Lasst uns endlich anfangen!"

Dass dieses Bürgerbegehren nötig zu sein scheint, ist ein Armutszeugnis. "Man muss endlich anfangen!" sagt Prof. Follmann, ein Verkehrswissenschaftler der Hochschule Darmstadt, der jahrelang über innerstädtischen Verkehr geforscht hat und Kommunen bei der Verkehrswende berät. In einem Interview hat er uns erklärt, was notwendig wäre (S. 3). Ein Anfang scheint ein aktueller Verkehrsversuch in der Rheinstraße in Darmstadt zu sein (S. 18). Dort soll erprobt werden, wie zugunsten des Radverkehrs der motorisierte Ver-

kehr aus einem kleinen Teil der Rheinstraße verdrängt werden kann.

Konzepte für die Verkehrswende?

Im Landkreis Darmstadt-Dieburg wird dagegen fleißig an Konzepten gearbeitet. Ob diese dann aber auch konkrete Folgen für den Radverkehr haben, wird man sehen (S. 6). Zwischenzeitlich nehmen engagierte Privatleute die Verkehrswende selbst in die Hand (S. 12), auch im Umland (S. 8).

Ein Konzept für den regionalen Pendlerverkehr sind die zur Zeit heiß diskutierten sogenannten Radschnellwege. Dass ein langer Planungsprozess nicht durchgängig gute Ergebnisse bringen muss, zeigt der Bericht über die Planung des Radschnellweges zwischen Frankfurt und Darmstadt (S. 7).

Gesucht: gute Radinfrastruktur!

Zu einer guten Radinfrastruktur gehören auch die Sicherheit vor Diebstahl (S. 8) und die Integration des Radverkehrs in den öffentlichen Nahverkehr. Während man gegen den Diebstahl mit der Codierung des Rades (S. 16) selbst etwas unternehmen kann, ist man beim ÖPNV auf die Verkehrsunternehmen angewiesen. Doch speziell die Deutsche Bahn hat so ihre Schwierigkeiten (S. 10).

Letztes Jahr hat es zwei tödliche Unfälle mit Radfahrern in Darmstadt gegeben (S. 14). Das zeigt die Dringlichkeit der Maßnahmen für eine sichere Radinfrastruktur. Wir "Überlebende" wollen uns aber nicht durch die Gefahren verängstigen lassen und planen schon



die nächsten Touren (S. 13), auch im Winter (S. 15).

VCD liefert eigene Beiträge

Vielleicht ist es Ihnen aufgefallen: Der Titel sieht etwas anders aus als bei der letzten Ausgabe. Der ADFC Bergstraße hat die Zusammenarbeit am Heft mit uns beendet, um eine eigene Publikation herauszubringen. Dafür haben wir mit dem VCD Darmstadt-Dieburg vereinbart, dass der VCD eine Plattform für eigene Gastbeiträge in unserem Heft erhält.

In diesem Heft zeigt der Verein mit seinem neuen Vorstand (S. 21), wie das Rad den Lieferverkehr verändern könnte (S. 21), damit nicht zuletzt das Falschparken durch Lieferfahrzeuge etwas reduziert wird. Noch wichtiger ist aber eine gute Parkraumpolitik der Stadt, die die verfügbaren Ressourcen gerecht verteilt (S. 20), nicht nur an den Lieferverkehr.

Ich wünsche Ihnen einen sicheren und schönen Radelssommer.

Burkhard Walger

Inhalt

Editorial	2	Winter ade ... und dann erst wieder Rad fahren?	15
„Lasst uns endlich anfangen!“	3	Fahrradtag im E-Werk Pfungstadt	16
Der Radentscheid in Darmstadt	5	Fahrradbeleuchtung – ein Nachtrag	17
Radverkehrskonzept des Landkreises	6	Verkehrsversuch in der Rheinstraße	18
Radschnellweg Darmstadt - Frankfurt	7	VCD: Der neue Vorstand	20
Autofrei im Umland	8	VCD: Wirtschafts- und Lieferverkehr in der Stadt	20
Fahrraddiebstahl - Ein Massendelikt	9	VCD: Straßenbahngleise und Falschparken	21
Bahn und Rad	10	VCD: Parkraumpolitik	22
Dem Langsamen eine Chance	11	Jahresmitgliederversammlung 2018 des ADFC	23
Transporträder kostenlos leihen in Darmstadt	12	Impressum	23
Radtourenplanung im Rhein-Main-Gebiet	13		

„Lasst uns endlich anfangen!“

Ein Gespräch mit dem Verkehrsplaner Prof. Jürgen Follmann

Radverkehrsförderung ist kein Nischenthema mehr, das einige leidenschaftliche Fahrradenthusiasten allein bewegt. Es beschäftigt die Menschen – natürlich zuallererst die Radfahrenden selbst, aber zunehmend auch alle anderen am Verkehr Teilnehmenden. Doch wie sieht die Wissenschaft den Radverkehr in Darmstadt und was empfiehlt sie? Wir waren neugierig und wandten uns mit unseren Fragen an Prof. Jürgen Follmann und Dipl.-Ing. Mark-Simon Krause. Beide arbeiten an der Hochschule Darmstadt mit dem Schwerpunkt Verkehrswesen.

Herr Prof. Follmann, Herr Krause, wenn Sie als Verkehrsexperten auf den Radverkehr in Darmstadt schauen? Was ist besonders gut gelungen?

Prof. Follmann: Ich halte die Fahrradstraßen für sehr vielversprechende Ansätze.

Krause: Mir fällt spontan die Verbindung vom Martinsviertel in den Bürgerpark als sehr gelungen ein. Der Lichtsignalgeregelte Knotenpunkt im Bereich Pankratiusstraße /Rhönring/Vogelsbergstraße stellt, was die Verkehrstechnik angeht, aus meiner Sicht eine gute Lösung dar. Ein fairer Kompromiss für Autofahrende, zu Fuß Gehende und den Radverkehr.

Jenseits dieser positiven Beispiele, wie bewerten Sie die Fahrradinfrastuktur insgesamt?

Prof. F.: Der Radverkehr hat sich in den letzten 10 Jahren kontinuierlich entwickelt. Doch die Infrastruktur für den Radverkehr bildet noch die Konzepte der 70er und 80er Jahre ab. Sie ist einfach nicht mitgewachsen. Wir müssen hier dringend investieren und die Chancen, die sich bei Sanierungen ergeben, auch nutzen.

Können Sie dies an ein bis zwei Beispielen ausführen?

Prof. F.: Ich greife die Heinrichstraße heraus. Für die Ost-West-Durchquerung der Stadt ist sie besonders wichtig. Wenn man heute die Heinrichstraße lang fährt, sieht

man immer mehr Radfahrende von West nach Ost und von Ost nach West. Das ist eine interessante Entwicklung. Umso bedauerlicher ist, dass bei der Sanierung die Chance vertan wurde, die Fahrbahn für den Radverkehr neu aufzuteilen.

Überhaupt, Achsen sind ein ganz großes Thema. In den nächsten Jahren wird z. B. die Rheinstraße saniert. Vom Hauptbahnhof zur Stadtmitte, das ist eine zentrale Achse – für die Straßenbahnen, die Busse, die Autos und auch den Radverkehr. Ich wünsche mir, dass die Planer und Entscheider hier offen für innovative Ansätze sind. Man könnte z. B. auf der Rheinstraße einen Fahrstreifen wegnehmen – zugunsten des Radverkehrs. Wir bekämen damit eine geschützte Radspur. Auf der Rheinstraße ist viel zu viel Verkehr. Dort können wir den Radverkehr nicht mit den Autos auf der Fahrbahn führen. Die Seitenräume sind im aktuellen Zustand durch zahlreiche Ein-/Ausfahrten, Parken oder Überschneidungen mit dem Fußverkehr für einen sicheren Radverkehr kaum geeignet. Auch auf der Berliner Allee als wichtige Achse zur Hochschule und zahlreichen weiteren publikumsintensiven Einrichtungen sollte zukünftig der Radverkehr konsequent auf der Fahrbahn ge-

führt werden.

Als ADFC denken wir auch an die, die sich auf der Fahrbahn unsicher und bedroht fühlen. Was kann man hier tun?

Prof. F.: Die Unsicherheit, die Sie ansprechen, rührt auch daher, dass wir im Verkehrsraum zu wenig gegenseitige Akzeptanz, zu wenig Respekt und Toleranz haben. Das müssen wir dringend wieder üben. Wir haben hier sehr großen Nachholbedarf, z. B. im Vergleich zu den Niederlanden. Uns fehlen 10 Jahre in der Entwicklung.

Kr.: Genau deshalb betone auch ich immer wieder, wie zentral eine gute Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr ist, gerade auch für die Sicherheit. Leider fehlt der Radverkehr im Bewusstsein von vielen Autofahrenden. Das müssen wir ändern, genauso wie wir bei den Radfahrenden ein Bewusstsein für Rechte und Pflichten entwickeln müssen.

Prof. F.: Das ist richtig, doch wenn wir daran denken, dass es in Darmstadt durchaus zu Fahrverboten und Sperrungen kommen kann, dann haben wir nicht die Zeit, wie die Niederländer sie hatten, um ein anderes Bewusstsein aufzubauen und andere Konzepte zu implementieren. Wenn wir die Mo-

Von links nach rechts: Mark-Simon Krause, Prof. Jürgen Follmann, Annelie von Arnim (ADFC Darmstadt-Dieburg)



Foto: Burkhard Waiger

bilität in den Städten wirklich und verlässlich sichern wollen, benötigen wir in den nächsten zwei bis drei Jahren ein verändertes Verkehrskonzept. Dies erfordert Mut und konsequentes Handeln und setzt an vielen Hebeln an.

Wie zuversichtlich sind Sie, dass in Darmstadt ein neues Verkehrskonzept umgesetzt wird?

Prof. F.: Ich selbst habe jahrelang versucht, für eine bessere Verkehrssicherheit Veränderungen zu erzielen. Auch wenn bundesweit die Anzahl der Getöteten in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen ist, sind wir mit Blick auf die nach wie vor sehr hohe Unfallanzahl damit eher gescheitert. Zu oft wurde wegen fehlender finanzieller

Mittel nicht konsequent gehandelt. Etwas anders sieht es im Augenblick aus. Da ist einerseits der Handlungsdruck, der sich aus der Luftverunreinigung und den Anforderungen des Klimaschutzes ergibt. Keiner will Fahrverbote. Andererseits beobachten wir ganz immensen Druck von unten aus der Bevölkerung. Dies manifestiert sich für Darmstadt derzeit beispielsweise im Radentscheid. Beide Argumente zusammen sind sehr stark. Es kann gelingen.

Was sollte in Darmstadt auf der konzeptionellen Ebene unternommen werden?

Prof. Follmann: Es ist alles da, wir müssen nicht erst weitere Konzepte entwickeln. Ein Beispiel: Mit einer

konsequenten Parkraumbewirtschaftung haben wir einen Schlüssel in der Hand, um sofort etwas zu verändern. Im Moment findet man immer noch kostenfreie Parkplätze und ist dennoch in gut 10 Minuten in der Innenstadt. Das ist z. B. in Frankfurt längst nicht mehr der Fall. Das Konzept dafür haben wir bereits 1992 entwickelt und 2006 fortgeschrieben. „Lasst uns endlich anfangen“, möchte ich der Stadt zurufen und ergänze „Anpacken lautet das Gebot der Stunde“.

Herr Prof. Follmann, Herr Krause, wir bedanken uns herzlich für dieses Gespräch.

Das Gespräch führten Annelie von Arnim und Helga Hofmann

Prof. Jürgen Follmann

Jahrgang 1959, ist seit 2001 als Professor an der Hochschule Darmstadt im Schwerpunkt Verkehrswesen tätig. Zuvor hat er an der TH Darmstadt studiert und als Bauingenieur promoviert. 1991 hat er ein Planungsbüro für Verkehrswesen mitbegründet und dann geleitet.

Heute umfassen seine Forschungs- und Lehrtätigkeiten die Bereiche Verkehrsplanung, Verkehrstechnik, Verkehrssicherheit und Geografische Informationssysteme. Er ist in verschiedenen Ausschüssen aktiv, z. B. als Leiter des Arbeitsausschusses 3.9 „Verkehrssicherheitsmanagement“ der

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

An der Hochschule Darmstadt übt er zudem die Funktion eines Dekans im Fachbereich Bauingenieurwesen aus.

Außerdem engagiert er sich als Beirat des ADFC Hessen und berät zusammen mit sechs anderen hochkarätigen Fachleuten den ADFC verkehrspolitisch.



Foto: Burkhard Walger

/// VERKAUF. SERVICE. WERKSTATT.

IHR ZWEIRAD-MEISTERBETRIEB.

- Technik-Tuning für alle Rad-Typen
- Verkauf von neuen Bikes, Parts und Accessoires
- Beratung, Service, Montage vom Zweirad-Meister
- Professionelle Fahrradreinigung und Wartung
- Breites Angebot überholter Gebrauchtbikes
- Einzeltermine nach Vereinbarung



Pfnorstrasse 9 · 64293 Darmstadt
T. 06151 – 9579952 · M. 0177 – 8886815
maddins-bikeservice@gmx.de
www.maddins-bikeservice.de

Der Radentscheid in Darmstadt

Ein Gespräch mit David Grünewald

David Grünewald ist einer der Initiatoren des Darmstädter Radentscheids.

Wie kam es zu eurer Initiative?

2016 hat der Volksentscheid Fahrrad in Berlin seine Unterschriften eingereicht, und ab da keimte in mir der Gedanke, dass genau das der Ansatz für Darmstadt sein könnte. Kurze Zeit später hat dann unser "Schwesterbegehren" in Bamberg gezeigt, dass Radentscheide in Metropolen wie auch in Städten unter 100.000 Einwohnern funktionieren. Für mich war klar: Das will ich für Darmstadt auch.

Welche Ziele verfolgt der Radentscheid?

In Ziel eins geht es um den „Stand der Technik“. Vor allem Sicherheitsabstände zu parkenden Autos sind uns wichtig. Ziele zwei und drei behandeln sichere Radwege an Hauptstraßen und großen Kreuzungen. Die Niederlande bauen wunderschöne geschützte Kreuzungen. In Deutschland wird die Sichtbarkeit des Radverkehrs für Kfz-Führer häufig mit Nähe verwechselt und das führt dann schnell zur Katastrophe, wenn ein LKW-Fahrer einen Moment unaufmerksam ist.

In Ziel vier wollen wir Nebenstraßen für den Radverkehr attraktiver machen. Ziel fünf geht Schlaglöcher und zugewachsene Wege an. Ziele sechs und sieben bringen Erleichterungen für den Fußverkehr, den wir natürlich nicht vergessen.

Radfahrer ist nicht gleich Radfahrer. Gibt es eine Zielgruppe, für die ihr euch besonders einsetzt?

In den Niederlanden gibt es keine Radfahrer, nur Lehrer, Facharbeiter, Anwälte oder Krankenpfleger, die das Rad zur Arbeit und zum Einkaufen nutzen, Schüler, die zur Ausbildung fahren und Senioren, die ihre Enkel besuchen. Das ist so, weil die Radwege dort breit genug zum gegenseitigen Überholen und vom Kraftverkehr abgeschirmt sind. In Ziel zwei fordern wir 2,30 m breite und geschützte Radwege. So ist problemlos jede Geschwindigkeit möglich.

ADFC unterstützt Radentscheid Darmstadt

Gemeinsam mehr für den Radverkehr erreichen – diese Haltung leitet Mitglieder und Vorstand des ADFC Darmstadt-Dieburg. Und so hat sich die Mitgliederversammlung bereits im Februar dafür ausgesprochen, die Initiative „Radentscheid Darmstadt“ finanziell bei der Durchführung des Bürgerentscheids zu unterstützen. Dabei blieb es jedoch nicht. Nach Prüfung der Inhalte des Radentscheids hat der Vorstand im März die Entscheidung getroffen, den Radentscheid in vollem Umfang mit Personal und Öffentlichkeitsarbeit zu unterstützen. Dieser Beschluss des Vorstands fiel einstimmig und in enger Abstimmung mit dem Landes- und Bundesverband des ADFC. Ausschlaggebend waren einerseits die geringen Fortschritte bei der Förderung des Radverkehrs in Darmstadt, andererseits auch die stockende Zusammenarbeit mit der Stadt Darmstadt. Neben der schleppenden Umsetzung bereits beschlossener Maßnahmen bemängelt der ADFC insbesondere, dass ein Gesamtkonzept für den Radverkehr fehlt. Dazu kommt es immer wieder zu Qualitätsproblemen bei Radwegplanungen, und der Radverkehrsförderung wird deutlich zu wenig Priorität eingeräumt. Die sieben Ziele des Radentscheids sind zum großen Teil Forderungen, für die der ADFC seit Jahren eintritt. Der ADFC Darmstadt-Dieburg e. V. ist überzeugt, dass ein Erfolg des Radentscheids den Radverkehr in Darmstadt schlagartig einen großen Schritt voranbringen wird. Der ADFC erwartet einen nachhaltig positiven Impuls für die Radverkehrsförderung in Darmstadt.

Thomas Grän

Uns ist die Geschichte der „benutzungspflichtigen Gebirge“, wie wir sie in Darmstadt auch heute noch an vielen Stellen haben, wohl bekannt und klar, dass sich davon viele ausgebremsst fühlen. Leider behilft man sich dann in Darmstadt damit, ein Piktogramm auf die Fahrbahn und eins auf die alte Buckelpiste zu malen und die Benutzungspflicht aufzuheben – das war's. Bei Fahrbahnsanierungen

wird dann der alte Radweg gerne vergessen. Die Politik scheut den Konflikt, dass der Kraftverkehr auch mal Fläche an die Menschen zurückgeben muss.

Die Bürgerinnen und Bürger auf der Straße sind da schon weiter. Bei der Unterschriftensammlung sprudelt es aus den Leuten von alleine raus, jeder kann von Beinaheunfällen und viele auch von richtigen Kollisionen berichten. Der Radverkehr braucht Platz, um si-

Der Radentscheid hat auch die Kinder im Blick und deshalb für den 11. März eine erste Kidical Mass organisiert – mit großem Erfolg. Eine zweite fand am 15. April dieses Jahres statt.



Foto: Gerson Raschke

cherer zu werden.

Warum habt ihr euch für den Bürgerentscheid als Weg entschieden?

Seit Jahren setzen sich meine Mitstreiter und ich für bessere Rad- und Fußwege ein. Schreibt man Beschwerden an die Verwaltung oder tritt an die Politik heran, passiert wenig und wenn, dann dauert es sehr lange. Jetzt haben wir den Hebel Bürgerentscheid als etwas kennen gelernt, das die Stadtentwicklung positiv vorantreiben kann. Also

nutzen wir einfach dieses demokratische Recht.

Wer unterstützt euch in Darmstadt?

Neben dem ADFC auch noch der VCD und FUSS auf Seiten der Verkehrsverbände. Wir bekommen Unterstützung vom AStA der TU und der h_da, der Hochschulgruppe Nachhaltigkeit, dem studentischen Filmkreis, der Fahrradwerkstatt zwanzig°, dem BDJ und natürlich über 70 Läden, die unsere Listen auslegen und volle Listen für

uns sammeln.

Welche Rolle spielen andere Radentscheide, mit wem seid ihr vernetzt?

Changing Cities war der Verein hinter dem Berliner Radentscheid, und die haben uns genauso wie die Bamberger Kollegen eine Menge Tipps im Vorfeld gegeben. Changing Cities wickelt für uns die privaten Spenden ab und hält uns so den Rücken für die Politik frei. Mittlerweile bekommen wir Anfragen aus vielen Städten in Deutschland. Wir sind Teil einer bundesweiten Bewegung, die jetzt das macht, was die Berufspolitik über Jahre nicht geschafft hat: bessere Lebensbedingungen für alle, mehr Verkehrssicherheit für Rad und Fuß.

Ich danke herzlich für dieses Gespräch.

Helga Hofmann

Übergabe der Unterschriften für den Radentscheid

An dieser Stelle hätten wir gerne mit Bild über die Übergabe der Unterschriften zum Radentscheid an den Darmstädter Oberbürgermeister berichtet. Leider geht unser Magazin einen Tag vor der Übergabe der gesammelten Unterschriften in den Druck. Natürlich haben wir uns informiert: Die Aktion Radentscheid hat nicht nur die notwendigen 3.346 sondern weitaus mehr Unterschriften gesammelt. Wir dürfen davon ausgehen, dass am 4. Mai mehr als 8.000 Unterschriften übergeben werden. Damit dürfte der Durchführung des Radentscheids, vermutlich parallel zur Landtagswahl in Hessen, nichts mehr entgegen stehen. Wir wünschen viel Erfolg.

Radverkehrskonzept

Langsam bewegt sich der Landkreis

Die Wirtschaft zwischen Rhein, Main, Neckar und dem Odenwald brummt. Entsprechend stark sind der Zuzugsdrang und die damit verbundene wachsende Verkehrsdichte. Die Politik im Landkreis hat diese ernste Lage anscheinend erkannt und erste kleine Schritte für mehr Fahrradnutzung im Alltag gewagt.

Ein politischer Beschluss als Startpunkt

Ende 2015 beschloss die rot-grüne Mehrheit im Kreistag, ein professionelles Radverkehrskonzept für das Landkreisgebiet erstellen zu lassen. Das Konzept sollte den Entwurf einer durchdachten Infrastruktur für die flächendeckende, ganzjährige und sichere Fahrradnutzung liefern. Das Frankfurter Planungsbüro RV-K wurde Ende 2016 damit beauftragt und legte ein Jahr später sein Konzept vor. Eine vom Landkreis berufene Steuerungsgruppe, in der der ADFC Darmstadt-Dieburg stets vertreten war, lenkte die Arbeit des Planungsbüros durch alle Auftrags-

phasen.

Die Bevölkerung wurde zuerst befragt

Das Planungsbüro führte am Anfang eine zweimonatige öffentliche Befragung im Internet durch. So kamen aus der Bevölkerung mehr als 700 Meldungen über Lücken und Mängel im bestehenden Radverkehrsnetz rund um Darmstadt zusammen. In der breiten Öffentlichkeit weckte diese rege Bürgerbeteiligung viele Erwartungen bei Zehntausenden von Alltagsradlern, die nun auf rasches Handeln der Politik hoffen.

Ein Radverkehrsnetz besteht nicht aus Papier

Zeitnahe Umsetzung des Konzepts muss nun vor Ort folgen, denn Stadt und Umland ersticken zunehmend in krankmachenden Abgasen und brauchen dringend eine mutige Verkehrswende. Dafür tragen Landrat und Kreistag große Verantwortung gegenüber der Bevölkerung und müssen den politi-



Foto: ADFC Darmstadt-Dieburg

Ein Radverkehrskonzept mag zwar gut sein, auf dessen Umsetzung kommt es aber an: verwirrende Umleitung bei Gross-Bieberau im Sommer 2017.

schen Willen zur Umsetzung des Konzepts aufbringen. Der ADFC Darmstadt-Dieburg wird das sehr aufmerksam verfolgen.

Xavier Marc

Radschnellweg Darmstadt - Frankfurt

Radschnellweg, was ist das?

Neben dem Radentscheid ist der Radschnellweg Frankfurt - Darmstadt derzeit ein weiteres großes Thema, das Radfahrer und Politik gleichermaßen beschäftigt. Doch was ist eigentlich genau ein Radschnellweg? Der ADFC-Bundesverband beantwortet diese Frage folgendermaßen: „Radschnellwege sind Radverkehrsverbindungen, die direkt geführt und qualitativ hochwertig Wohn- und Gewerbegebiete bzw. Stadtzentren miteinander verknüpfen. Ihr besonderes Merkmal ist die Möglichkeit einer gleichbleibenden Fahrgeschwindigkeit mit relativ geringem Energiebedarf, was durch Kreuzungsfreiheit (Unter- und Überführungen), Geradlinigkeit bzw. große Kurvenradien, durch gute Oberflächenbeschaffenheit und größere Radwegbreiten erreicht wird.“

Darmstadt – Frankfurt, ist das nicht ein bisschen weit?

Die Entfernung von Darmstadt bis Frankfurt mit 35 km ist ziemlich lang für den täglichen Weg mit dem Rad. Deshalb wäre es ein falscher Ansatz, nur diejenigen als Zielgruppe zu definieren, die die gesamte Strecke fahren werden. Es geht auch darum, den Menschen, die entlang der Strecke wohnen, arbeiten oder lernen, ein Angebot zu machen.

Der Regionalverband Rhein-Main

Federführend für den Bau von Radschnellwegen in unserer Region ist der Regionalverband Rhein-Main. Zu seinen Aufgaben gehört es, die Akteure zusammenzubringen, sich um die Finanzierung zu

kümmern und die Projekte über Jahre zu begleiten. Das Pilotprojekt Frankfurt - Darmstadt wurde bereits 2012 begonnen, und 2015 veröffentlichte der Regionalverband die Machbarkeitsstudie.

Untersucht wurden damals drei Varianten. Die rote Strecke verbindet Frankfurt und Darmstadt möglichst direkt miteinander. Die blaue und die schwarze Variante führen durch die Orte. Beides hat Vor- und Nachteile. Die rote Strecke ist mit einer Gesamtlänge von ca. 35 Kilometern die kürzeste. Die schwarze Variante ist 400 m und die blaue 700 m länger. Die Radverkehrszählungen des Regionalverbandes und der Hochschule Darmstadt zeigen, dass die aktuellen Radverkehrsströme auf den siedlungsnahen Trassen deutlich größer sind. Dort erwarten Experten entsprechend mehr Berufs-, Schüler- und Einkaufsverkehr.

Bei der Beurteilung der Strecken wurden noch weitere Kriterien herangezogen wie der Aufwand für den Bau oder die notwendige Flächenversiegelung.

Von der Politik wurde der Streckenverlauf rechts beschlossen. Neu-Isenburg und Darmstadt wollen die Radfahrer nicht durch die Stadt führen. Darmstadt plant, die Schnellwegnutzer mit einem Brückenbauwerk über Gleis- und Kläranlage direkt zum Bahnhof zu führen. Eine Anbindung der Innenstadt war zunächst nicht vorgesehen. Am 15. Februar dieses Jahres hat die Stadtverordneten Versammlung die Stadt beauftragt bis Ende 2018 unter Beteiligung von Bürgern und Verbänden zu prüfen, ob ein Routenverlauf mit Ziel Innenstadt möglich ist.

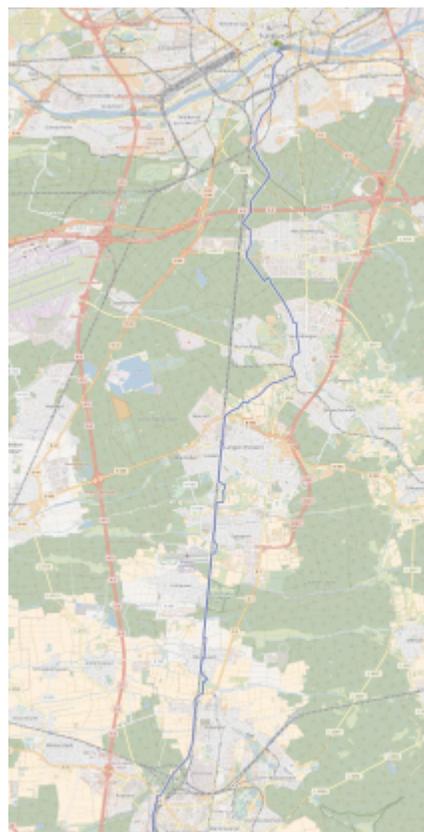
Annelie von Arnim



Grafik: OpenStreetmap und Mitarbeiter, CC-BY-SA, Annelie v. Arnim

Dies sind die Routenvorschläge aus der Machbarkeitsstudie.

So ist die Route jetzt geplant.



Grafik: OpenStreetmap und Mitarbeiter, CC-BY-SA

Die Haltung des ADFC Darmstadt-Dieburg e.V.

Die Idee ist gut, genauso wie mit der Umsetzung des Machbaren zu beginnen. Wenn sich jedoch die Luft in den Städten verbessern soll, müssen komfortable und sichere Radwege bis in die Stadtzentren führen. Dann nutzen viele Menschen das Fahrrad für den Weg nach Hause, zum Arbeitsplatz, zur Schule oder Uni. Der Autoverkehr nimmt ab und die Lebensqualität in den Städten steigt. Eine Verästelung des Radschnellweges, auch in die Innenstadt, ist aus unserer Sicht mehr als sinnvoll. Mit diesem Appell wenden wir uns an die Entscheidungsträger in Darmstadt.

Autofrei im Umland

Mit dem Lastenrad im Speckgürtel

Mit Rad, ÖPNV und Carsharing fanden wir es in der Stadt bequem. Ein Auto vermissten wir im Darmstädter Martinsviertel auch mit Baby nicht. Mit dem Zweitkind zwei Jahre später kam der Umzug ins Umland (Braunshardt) und die Frage: Brauchen wir da nicht doch ein eigenes Auto? Nach bald zwei Jahren und 5000 Lastenradkilometern wissen wir: Natürlich wäre es bequemer, aber es geht auch ohne!

Autofahren ist für Umwelt und Mitmenschen die schlechteste Alternative. Doch wir wissen aus Erfahrung: Sind wir im Besitz eines Autos, sind wir oft zu bequem, es stehen zu lassen, obwohl Radfahren nicht nur gesünder, sondern sogar oft schneller wäre. Deshalb hatten wir vor fünf Jahren unser letztes Auto abgeschafft. Seitdem ist der innere Schweinehund beim Radfahren deutlich leiser.

Geht das auch auf dem Land?

Doch hier in Braunshardt ist die Ausgangssituation anders: kein Carsharing, ÖPNV (halb-)stündlich. Aus Sturheit wagten wir trotzdem das Experiment: Statt eines Autos kauften wir ein Lastenrad. Normale Fahrräder und einen Kinderanhänger hatten wir schon. Ursprünglich für ein Jahr angesetzt, läuft das Experiment bald eineinhalb Jahre – und wichtiger: zwei Winter – und wir haben noch kein Auto gekauft.

Fahrer, Kinder und über 100 kg Zuladung kann unser Gespann aus

Anhänger und Lastenrad transportieren. Typische Alltagsstrecken sind auch auf dem Land ohne Auto kein Problem: Mit Kinderanhänger am Lastenrad kann einer von uns beim Einkaufen zwei Kinder nebst großzügigem Wochenendeinkauf problemlos allein per Rad transportieren (2-5 km, 5-12 Minuten). Sobald die Ladung bei größeren Einkäufen (Baumarkt/Möbel) über das Fassungsvermögen des Lastenrads hinaus ging, war unser Einkauf meist ohnehin zu sperrig für einen PKW, so dass wir auf Transporter vom Carsharing zurückgriffen.

Ja, doch, es geht!

Paul kommt nach Darmstadt zur Arbeit im Berufsverkehr mit dem Fahrrad ähnlich schnell wie mit einem Auto (9 km, 20-25 Minuten). Mit Lastenrad und Kindern kommt Anna von Braunshardt in 35 Minuten auf den Luisenplatz. Mit Auto und Parkplatzsuche ließe sich wenig Zeit sparen. Für längere Strecken bis 20 km wünschen wir uns besonders an den wenigen Schmuddelwetter-Tagen im Jahr ein Auto und nehmen dann gelegentlich den ÖPNV. Für die wirklich seltenen langen Strecken jenseits von 20-25 km pro Weg (alle ein bis zwei Monate, z. B. manche Großelternbesuche) müssen wir auf ÖPNV oder Carsharing zurückgreifen oder ein Ladegerät mitnehmen. Besonders bei Großelternbesuchen fahren wir

hier hin und wieder bei unseren Eltern mit. Ein Problem für Vorreiter des autolosen Lebensstils auf dem Land ist hier nämlich der schlechte Zugang zu Carsharing. Zwei große Autokindersitze nebst Nachwuchs transportieren wir auch per Lastenrad nur schwer über 7 km zum Carsharing. So muss einer von uns nach Darmstadt fahren, um das Auto zu leihen, bevor wir von Braunshardt mit dem Auto zu viert losfahren können. Das sind insgesamt fast zwei Stunden extra.

Alle reden vom Wetter...

Trotz des dichten Verdecks packen wir die Kinder im Winter wärmer ein als für Autofahrten. Durch die zusätzlichen Kleidungsschichten haben wir zur reinen Fahrtzeit hinzu noch verlängerte „Rüstzeiten“. Doch etwa zwei Drittel des Jahres ist es warm genug, dass diese Zeiten nicht ins Gewicht fallen. Im Frühjahr und Herbst braucht man meist nur eine Jacke extra.

Zum Glück regnet es über das Jahr gefühlt auch nur auf fünf Prozent der Fahrten und wir fragen uns: Brauchen wir aus Bequemlichkeit auf diesen Strecken wirklich ein eigenes Auto? Für die längere Strecke alle zwei Monate, für die verbleibenden 10 Transportfahrten im Jahr? Lohnen sich dafür alle zwei Jahre TÜV, noch öfter Werkstattbesuche, dazu KFZ-Steuer und Versicherung? Sowohl die Kondition als auch der Rücken danken uns das regelmäßige Radeln. Gut fürs Ego ist es auch, ohne Auto auszukommen. In der Stadt ist autofrei zunehmend verbreitet. Damit es auch im Umland zu einem Erfolgsmodell wird, wäre aus unserer Sicht Carsharing der nächste Schritt. Viele Gemeinden aus dem Darmstädter Speckgürtel haben es schon vorge-macht, Weiterstadt hat hier Nachholbedarf.

Anna Hesse und Paul Görden

Das Lastenrad ersetzt das Auto, auch mit Kind und Sack und Pack!



Foto: Paul Görden

Fahrraddiebstahl

Ein Massendelikt

Wer mit seinem Fahrrad viel erlebt, baut eine Beziehung zu ihm auf. Folglich trifft uns Radfahrer der Diebstahl nicht nur materiell, sondern auch emotional. Er macht traurig und wütend.

Dem ersten Schrecken folgt dann rasch die Ernüchterung, denn die Aufklärungsquote liegt bundesweit bei unter 10%. Nichtsdestotrotz ist eine Anzeige der nächste logische Schritt, selbst wenn das Rad nicht versichert war. Jede Polizeidienststelle nimmt Anzeigen auf, inzwischen ist dies aber auch online möglich[1]. Hilfreich ist dabei, wenn man das Rad so genau wie möglich beschreiben kann: Fahrradart, Modell, Hersteller, Rahmen- und ggf. Codiernummer, besondere Merkmale, Bereifung ... Ganz besonders freut sich die Polizei, wenn es ein Foto des Rades gibt. Manchmal passiert dann ein kleines Wunder und die Polizei meldet sich mitsamt wieder aufgefundenem Rad.

Die Situation in Darmstadt und im Landkreis

Kathy Rosenberger vor der Pressestelle der Polizei berichtet, dass Fahrraddiebstahl ein Massendelikt ist. Der Deliktfall des Fahrraddiebstahls unter erschwerten Umständen, d.h. Überwindung einer Sicherung, kommt in Darmstadt 600 – 700 mal im Jahr vor, im Landkreis zwischen 400 und 450 mal. Dabei sind die Darmstädter Innenstadt und der Hauptbahnhof besondere Hotspots. Gestohlen wird eigentlich alles – vom einfachen Jugendrad bis zum hochpreisigen Rennrad. Und genauso wenig wie es das typische „Fahrradopfer“ gibt, kann die Polizei einen eindeutigen Tätertypus ausmachen. Neben dem Gelegenheitsdieb, der schnell von A nach B kommen möchte, oder Drogenabhängigen, die damit ihre Sucht finanzieren, sind inzwischen auch professionell agierende Gruppen unterwegs. Eine nur leicht gesicherte Gartenhütte mit einfachem Schloss ist für diesen Typus kein Hindernis. Und selbst aus Kellern und Wohnanlagen werden zu-

nehmend hochwertige Räder entwendet.

Ein kleiner Trost liegt immerhin in der Aufklärungsquote. In Darmstadt ist sie 2017 mit 14,4% wiederholt auf relativ hohem Niveau, im Landkreis stieg sie von 6% im Jahr 2016 auf 8,2% im Jahr 2017.

„Mit einem guten Schloss fängt alles an.“

Mit diesem Satz bringt die Pressesprecherin der Polizei ihre Empfehlungen auf den Punkt. Der Zeitfaktor ist entscheidend, wenn es darum geht, potenziellen Dieben Einhalt zu bieten. Alles, was länger als drei Minuten dauert, schreckt ab. Die Kehrseite der Medaille ist, dass ein gutes Schloss gerne ein Kilo oder mehr auf die Waage bringt und durchaus die 100-€-Grenze überschreiten kann.

Des Weiteren rät die Polizei genauso wie der ADFC, das Fahrrad codieren zu lassen. Mit der Codierung wird es einem Dieb schwerer gemacht, das geklaute Fahrrad zu verkaufen. Der Code auf dem Rad verbindet es mit einer Person an einer bestimmten Adresse. Termine bieten in Darmstadt sowohl der ADFC wie auch die Polizei an [2][3]. Bis auf wenige Ausnahmen können alle Räder mit Aluminium- oder Stahlrahmen codiert werden [4].

Dies ist eins von etwa 300.000 jährlich in Deutschland gestohlenen Rädern. In Darmstadt registrierte die Polizei im Jahr 2017 679 Fahrraddiebstähle, im Landkreis 437.



Foto: Helga Hofmann

Was den Stellenwert dieser Präventionsmaßnahmen angeht, so kann man der Polizei nur zustimmen. Sie sind der Hauptansatzpunkt. Aber es endet nicht damit. Parallel ist es unverzichtbar, dass die Stadt die Zahl der sicheren Abstellanlagen weiter ausbaut. Aber auch die Bahn ist gefordert. Das in-between für Reisende geöffnete Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof verdient diesen Namen nicht mehr. Und die „Felgenkiller“ vor so manchem Supermarkt, die es unmöglich machen, das Rad sicher am Rahmen anzuschließen, tragen gleichfalls nicht wirklich zur Entspannung bei. In Darmstadt ist an diversen Stellen noch Luft nach oben.

Helga Hofmann

[1] Onlinewache der Polizei Hessen



[2] Fahrradcodierungen beim ADFC Darmstadt-Dieburg



[3] Fahrradcodierung bei der Polizei Südhessen



[4] Informationen über die Fahrradcodierung beim ADFC



Bahn und Rad

Was hat sich beim Pendeln mit dem Rad getan?

Zum 14. Dezember 2017 hatte sich die Bahn viel vorgenommen. Es sollte der größte Fahrplanwechsel seit Jahren werden und erhebliche Verbesserungen bringen.

Dass es in den ersten Tagen nach dem Fahrplanwechsel vor allem im Fernverkehr nicht gut lief, hat die Bahn schnell eingeräumt. Doch wie sieht die Situation für uns Radpendlerinnen und -pendler einige Monate später hier im Rhein-Main-Gebiet aus?

Änderungen auf den ersten Blick

Positiv ist, dass die einstöckigen Wagen - teilweise noch mit Trennstange in der Türe - tatsächlich aufs Abstellgleis kamen. Seit Dezember setzt die Bahn auf der Strecke zwischen Heidelberg und Frankfurt nur noch Doppelstockzüge ein. Genauso positiv ist, dass in der Hauptverkehrszeit der Halbstundentakt zwischen Darmstadt und Frankfurt ausgeweitet wurde.

Bei den Doppelstockzügen sind derzeit sowohl die alten Modelle wie auch neue Wagen vom Typ TWINDEXX Vario unterwegs. Bei diesen überzeugt, dass sie barrierefrei sind, Steckdosen bieten und über kostenloses WLAN verfügen. Bislang sieht man sie jedoch lediglich auf folgenden Strecken: RB-Linie 68 (Frankfurt - Darmstadt - Heidelberg - Wiesloch-Walldorf) sowie auf der

Linie RE 70 (Frankfurt - Groß-Gerau - Mannheim). Den für Ende März vorgesehenen Start auf den Linien RE 60 und RB 67 zwischen Frankfurt und Mannheim entlang der Bergstraße musste die Bahn auf Sommer 2018 verschieben.

Wie sieht es bei den Fahrradkapazitäten aus?

Die geänderte Anordnung der Fahrradstellplätze bei den neuen Wagen springt sofort ins Auge. Die alten Doppelstockzüge haben großräumige Mehrzweckabteile, meist am Zugende.

In den neuen TWINDEXX Vario-Zügen sind die Fahrradstellplätze über den Zug verteilt. In einem Zugteil (Traktion) befinden sich je sechs Fahrradstellplätze vorne und hinten. Auf der RB-Linie 68 sollen die neuen Züge in der Regel in Doppeltraktion verkehren. Damit stünden - so eine Bahnsprecherin - zukünftig 24 Fahrradstellplätze zur Verfügung im Vergleich zu bisher maximal 20 Stellplätzen. Von Mai bis Oktober sollen auf einigen Verbindungen sogar 36 Stellplätze angeboten werden.

Dass das Konzept geändert wurde, hat seinen Grund in einem europaweiten Vergabeverfahren unter Federführung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) zusammen mit dem Land Baden-Würt-

temberg und dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN). Die DB Regio erhielt den Zuschlag und setzt die in der Vergabe festgeschriebenen Vorgaben schrittweise um.

Wie sehen Radfahrer den Fahrplanwechsel?

Zunächst einmal hat sich die Situation aus Sicht vieler Radpendler verschlechtert. Noch fahren die neuen Züge häufig verkürzt, so dass selbst im Winter der Platz knapp ist. Außerdem ist es, solange sowohl alte wie auch neue Modelle eingesetzt werden, kaum abschätzbar, wo man sich am Gleis am besten aufstellt. Erst wenn die Bahn einfährt, sieht man, wo sich die Mehrzweckabteile befinden und „spurtet“ mit dem Rad dorthin.

Erschwerend kommt hinzu, dass die Stirnseite eines Zugs meist stärker frequentiert wird als das Zugende. Ist der Mehrzweckbereich vorne, drängeln sich dort gerne eilige Reisende und Radfahrer, selbst wenn weiter hinten noch freie Sitzplätze sind. Dies führt bereits jetzt zu Konflikten zwischen Reisenden ohne und mit Rad. „Ach, das wusste ich nicht, dass der Platz hier für Radfahrer ist“ hört man manchmal, wenn man als Radpendler Reisende bittet aufzustehen und sich auf einen der freien Plätze außerhalb des Mehrzweckbereichs zu setzen.

So voll ist es selbst an einem kühlen Wintertag im Mehrzweckabteil.

Aufgenommen am 8. März in der Regionalbahn um 6.58 Uhr nach Frankfurt.



Foto: Helga Hofmann

Fazit

Ob das neue Konzept aufgeht, wird sich zeigen, wenn mehr Züge des Typs TWINDEXX Vario verkehren. Der niveaugleiche Einstieg auf Bahnsteighöhe und die automatische Spaltüberbrückungen an jeder Türe sind auf jeden Fall eine Verbesserung. In Bezug auf die Verteilung der Fahrradstellflächen über den ganzen Zug bleibe ich skeptisch. Wenn in der warmen Jahreszeit die Schönwetterradler dazu kommen, kann es richtig eng werden.

Helga Hofmann

Dem Langsamen eine Chance

Grünanlage Ida-Seele-Weg

Die Stadt Darmstadt plant, noch in diesem Jahr in Kranichstein den Ausbau des Strahinger Platzes zu beginnen. Zusammen mit dem Quartiersplatz soll auch die Grünanlage an der Südseite der Straßenbahngleise entlang des Ida-Seele-Wegs angelegt werden.

Hier kann ein Ort der Identifikation mit dem Quartier geschaffen werden. Der ADFC hat seine Ideen für die Gestaltung der Grünanlage am Ida-Seele-Weg bei der letzten Stadtteilrunde Kranichstein vorgestellt. Das ADFC-Konzept wurde von den Teilnehmern positiv aufgenommen. Es ist geplant, das Konzept beim Grünflächenamt vorzustellen. Wer sich in die weitere Planung einbringen möchte, kann sich per eMail an info@adfc-darmstadt.de mit dem Betreff "Ida-Seele-Weg" wenden.

Nach den Vorstellungen der Stadt Darmstadt soll auf einem drei Meter breiten, asphaltierten Weg eine zusätzliche Verbindung für Fuß- und Radverkehr zwischen der Jägertorstraße und dem Elsa-Brändström-Weg entstehen.

Die von der Stadtverordnetenversammlung beschlossene Planung berücksichtigt nach Auffassung des ADFC die Interessen der Quartiersbewohner nur unzureichend und ist wenig attraktiv. Der ADFC schlägt vor, keine zusätzliche „Radrennbahn“ mit 3 m Breite zu bauen, sondern eine Verbindung, die zum Rasten und Verweilen, aber nicht zum Rasen einlädt. Statt einer Rasenwüste, die Fluginsekten keine Nahrung bietet, wäre eine blühende Wildkräuterwiese, die beispielsweise für Bienen eine Nahrungsquelle darstellt und in einem insektenverträglichen Zyklus gemäht wird, eine echte Alternative.

Um dem schnellen Radfahren entgegenzuwirken, schlägt der ADFC das Reduzieren der Wegbreite auf das Minimalmaß für Fußwege von 1,8 m vor. Dies verringert gleichzeitig auch die Wärmeentwicklung während der Sommermonate. Statt einer Versiegelung des Bodens mit Asphalt könnte versickerungsfähiges Pflaster eingesetzt



Foto: Thomas Grän

Acht Apfelbäume stehen schon am Ida-Seele-Weg. Der ADFC schlägt vor, die Grünanlage am Ida-Seele-Weg im Rahmen der Konzeptidee "Essbares Darmstadt" auszugestalten.

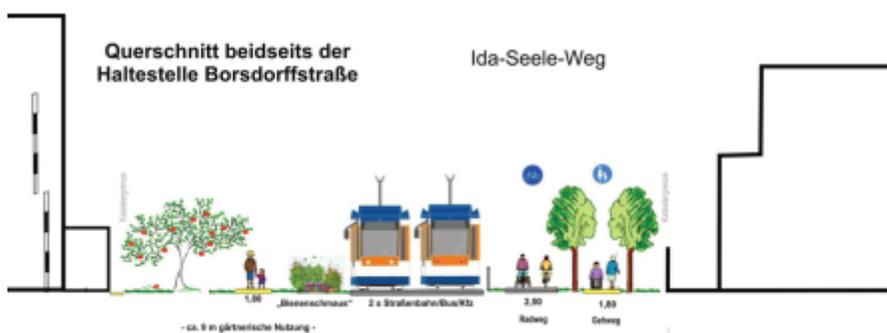
werden. Statt einer gradlinigen Wegführung mit rechtwinklig angelegten Erschließungswegen, sollten die vorhandenen, intuitiv getrampelten Pfade als Grundlage für die Planung aufgegriffen werden. Die besonderen Bedürfnisse der Besucher und Bewohner und des angrenzenden Altenwohnheims sind zu berücksichtigen. Schnell-trocknende und seniorengerechte Sitzgelegenheiten mit Armlehnen können so angeordnet werden, dass zeitgleich Sitzen sowohl im Schatten als auch in der Sonne möglich ist. Statt der geplanten Laubbäume schlägt der ADFC vor, in Patenschaft mit Quartiersbewohnern Obstbäume zu pflanzen.

Die Anlage von Bürgerhochbeeten kann das "Essbare Kranichstein" ergänzen. Kinder laden die Wildkräuterwiese und die gartenwirtschaftliche Nutzung zum Beobachten und Erleben ein.

Auf Schutzzäune entlang der Straßenbahngleise sollte weitgehend verzichtet werden, um dem Besucher der Grünanlage ein Gefühl von Weite zu vermitteln. Trampelpfade weisen schon heute auf den Bedarf der Weiterführung des Fußweges über den Elsa-Brändström-Weg hinaus bis an das Westende der Elisabeth-Selbert-Straße hin.

Thomas Grän

Querschnitt der Grünanlage nach ADFC-Vorschlag mit Obstbäumen auf der Südseite auf einer Wiese, die auch als Liegewiese genutzt werden kann. Der Rollator geeignete Fußweg wird zu den Gleisen hin abgegrenzt durch eine hochwachsende blühende Wildkräuterwiese, die Fluginsekten Nahrung bietet.



Transporträder kostenlos leihen in Darmstadt

Heinerbike ergänzt das Mobilitätsangebot für zwei Jahre

Ein sonniger Samstag in Darmstadts Fußgängerzone. Viele Menschen sind unterwegs. „Darmstadt Mobil“ lädt ein, alle Formen der Mobilität zu testen.

Eine Menschentraube hat sich um den Stand von Heinerbike gebildet. Fünf grüne Lastenräder mit orangefarbenem Verdeck, das fällt ins Auge. Wollen Sie mal Probe fahren? Nach der Runde steigen die Menschen mit einem Lächeln im Gesicht ab: Ja, mit einem Pedelec-Lastenrad ist es schön, mobil zu sein.

Ungläubig schauen die Passanten, wenn sie unser Angebot sehen: Kostenlos kann man diese Räder leihen? Für drei Tage sogar? Wo ist denn da das Geschäftsmodell?

Vierzig Menschen arbeiten ehrenamtlich daran, dass die Darmstädter zwei Jahre lang einen freien Lastenradverleih genießen können. Dazu gehören die Stationsbetreiber, die Paten und das Kernteam. Jeweils zwei Paten betreuen eine Station sowie die Räder. Das Kernteam ist für die Organisation des Gesamtprojekts zuständig.

Dazu noch Designerinnen, eine Fotografin, Fotomodelle, Mitarbeiter von städtischer Seite, ein engagierter Fahrradhändler.

Heinerbike nutzen

Die Räder sind vom Typ Bakfiets Cargobike Cruiser Long und erlauben 80 kg Zuladung. Die Buchung der Heinerbikes ist kostenfrei möglich auf www.heinerbike.de. Zwei Räder stehen in der Stadtmitte/Martinsviertel, zwei Räder in den Stadtteilen, und ein Rad in der Lincolnsiedlung. Die Übergabe erfolgt von Mensch zu Mensch, und ist nur während der Stations-Öffnungszeiten möglich.

Am Tag nach der Mobilitätsmesse sind alle fünf Räder für die nächsten Monate ausgebucht.

Dass das Projekt mal so gut laufen wird, hätte sich Initiator Martin



Foto: Anna Arnold

Mit Heinerbike kann man nicht nur Schoppen holen, sondern auch shoppen gehen!

Huth nicht träumen lassen, als er vor drei Jahren die Idee vom Umwelt- und Verkehrskongress mit-

Darmstadt. Finanziell unterstützt wird es zu 90 % vom Bundesumweltministerium und zu 10 % von

Freie Lastenräder

- ermöglichen die kostenfreie Ausleihe von Lastenrädern für alle.
- stehen für die Idee der Gemeingüter: gemeinsame Nutzung statt individueller Konsum.
- plädieren für ein Umdenken in der urbanen Mobilität und stehen für Ressourcenschonung & Verkehrsberuhigung.
- fördern über das Stationskonzept nachbarschaftliches Miteinander: Die Entleihe und Rückgabe erfolgt nicht anonym, sondern wechselt zwischen Geschäften, Privatpersonen und sozialen Einrichtungen.
- sind zum Ausprobieren da und Multiplikator für die Nutzung von Lastenfahrrädern in Städten.
- gibt es bereits über 40x im deutschsprachigen Raum.

brachte. Für ihn ist klar, dass Lastenräder in vielen Fällen Autos ersetzen können. Die Vorteile sind klar ersichtlich: viel weniger Platzverbrauch, keine Abgase, geräuschlos, wesentlich günstiger im laufenden Betrieb, Fahren durch die Fußgängerzone und den Park erlaubt, ein unmittelbares Erleben der Umwelt.

Heinerbike ist ein Projekt der Stadt Darmstadt in Kooperation mit der TransitionTown Initiative

der Stadt Darmstadt. Ende 2019 läuft die Förderung aus. Die Organisatoren sind bereits im Gespräch mit professionellen Lastenradverleihern, damit man in Darmstadt auch zukünftig ohne Auto Lasten transportieren kann.

Martin Huth

Radtourenplanung im Rhein-Main-Gebiet

Orientierungshilfen in Auswahl

Die Radtourensaison startet gerade, und es stellt sich die Frage, wo die nächsten Touren hinführen sollen. Manchmal neigen wir dazu, immer auf den gleichen Wegen unterwegs zu sein; dabei lockt das Rhein-Main-Gebiet mit einer Fülle an Möglichkeiten. In diesem Artikel möchte ich einige Orientierungshilfen vorstellen.

Erstens: ADFC

Am einfachsten geht dies mit einem Blick ins ADFC-Tourenprogramm – sowohl der ADFC Darmstadt-Dieburg als auch der ADFC Frankfurt geben im März eines Jahres ihr neues Programm heraus. Beide sind online abrufbar: www.adfc-darmstadt.de/tour www.adfc-frankfurt.de/Touren/Tourenprogramm/tp.php Übrigens, man muss nicht ADFC-Mitglied sein, um mitradeln zu dürfen.

Zweitens: Online-Portale

Auch über Online-Portale im Internet finden Radfahrer viele interessante Touren und Planungsmöglichkeiten. Für uns in Hessen ist der Radroutenplaner (radroutenplaner.hessen.de) die allererste Adresse, wenn wir online planen. Aber es gibt noch mehr, ich greife exemplarisch drei weitere Angebote heraus.

„Outdooractive“ bezeichnet sich im deutschsprachigen Raum als die größte Outdoor-Plattform und bietet eine Vielzahl an kostenfreien Möglichkeiten, sich zuhause, unterwegs oder per App eine geeignete Tour auszusuchen und je nach Endgerät gleich loszulegen (www.outdooractive.com/de/).

Zwei weitere große Player sind Komoot (www.komoot.de) und Naviki (www.naviki.org). Beide bieten die Möglichkeit, Touren am Desktop zu planen und eine gpx-Datei für das Navi bzw. Smartphone herunterzuladen. Damit alle Funktionen genutzt werden können, darf jedoch nicht verschwiegen werden, dass die sie nicht

durchgängig kostenfrei sind. Bei Komoot gibt es eine Region gratis, alle Karten zusammen kosten 30 €. Bei Naviki ist der Preis gestaffelt. So kostet z. B. die Offline-Karte für Deutschland 9,99 € (Stand März 2018).

Meine persönlichen Favoriten sind neben dem Radtourenplaner Outdooractive und Komoot – nicht zuletzt weil bei diesen die klassische Social Media-Idee des Teilens sehr ausgeprägt und das Handling so einfach ist.

Nicht zuletzt: Bücher

Radtourenplanung funktioniert aber immer noch auch ganz hervorragend analog, d. h. mit Büchern. Besonders empfehlenswert sind die Bikline-Touren-Bücher, z. B. „Radregion Rhein-Main“ oder „Radregion Rhein-Neckar“. Nicht nur die Karten, auch die präzisen Wegbeschreibungen überzeugen. Dazu kommt, dass das Format in die üblichen Lenkertaschen passt. Außerdem können die Touren als GPS-Tracks heruntergeladen werden.

- Radregion Rhein-Main: die schönsten Touren in Frankfurt und Umgebung. - Verlag Esterbauer. - ISBN: 978-3-85000-341-4, 13,90 €

- Radregion Rhein-Neckar: die schönsten Radtouren zwischen Oberrhein, Odenwald und Kraichgau-Stromberg. - Verlag Esterbauer. -

ISBN: 978-3-85000-467-1, 14,90 €

Aber auch andere Verlage haben schöne Zusammenstellungen von Touren und Beschreibungen dazu herausgegeben, z. B.:

- Kraft, Alexander: 33 schönste Radtouren Rhein-Main. - Peter Meyer Verlag. -

ISBN: 978-3-89859-320-5, 18 €

- Kraft, Alexander: MTB-Touren Odenwald Spessart. Mit GPS-Daten zum Herunterladen. - Peter Meyer Verlag. -

ISBN 978-3-89859-321-2, 16 €

- Mountainbiking: ausgeschilderte MTB-Rundstrecken zwischen Bergstraße und Maintal. - Hrsg: Geo-Naturpark Bergstraße-Odenwald. -

ISBN 978-3-939184-02-07, 9,50 €

- Vogt, Hans-Peter: Rund um Frankfurt. - Kompass. -

ISBN 978-3-85026-434-1, 14,95 €

Mein Fazit: Nutzt die letzten kalten und verregneten Tage zur Planung – und dann rauf aufs Rad - es gibt viel zu entdecken und zu erleben!

Vera Dopichaj

Auf knapp 200 km zeigt die Regionalpark-Rundroute die verschiedenen Gesichter des Rhein-Main-Gebietes.



Foto: Vera Dopichaj

Mahnwachen und Ghostbikes

Im November 2017 starben zwei Radfahrer in Darmstadt innerhalb weniger Tage auf derselben Straße und nur eine Kreuzung voneinander entfernt. Beide Unfälle gleichen einander auf dramatische Weise. Der Unfallopfer wurde mit je einer Mahnwache und einem Ghostbike gedacht.

Am Donnerstag, den 23. November 2017, fuhr ein 68-jähriger Radler gegen 12:20 Uhr in der Bismarckstraße und wurde an der Kreuzung zur Grafenstraße von einem LKW erfasst. Der LKW wollte wohl rechts abbiegen, der Radfahrer geradeaus weiterfahren. Es kam zur Kollision und der Radfahrer wurde tödlich verletzt.

Am Tag darauf versammelten sich viele Freunde, Bekannte und Leute aus der Fahrradszene an der Unfallstelle, um seiner zu gedenken. Ziel war es auch zu mahnen, dass die Teilnahme am Straßenverkehr ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht braucht, aber auch eine bessere Verkehrsplanung. Bis heute ist der Unfall nicht restlos aufgeklärt, weshalb sich Spekulationen über Schuld und individuelle Fehler verbieten. Das Gedenken galt deshalb auch dem LKW-Fahrer, der mit dem Wissen weiterleben muss, in den Tod eines



Foto: David Grünewald

Hinterbliebene haben neben dem Ghostbike auch einen städtischen Blumenkübel umgestaltet.

Menschen verwickelt zu sein.

Wenige Tage später, am Dienstag, 28. November, fuhr eine 38-jährige Radfahrerin gegen 8:40 Uhr ebenfalls auf der Bismarckstraße und wurde an der Kreuzung zur Kasinostraße von einem LKW erfasst und getötet. Der Unfallhergang war vermutlich genauso wie zuvor: der LKW bog rechts ab, die Radfahrerin war geradeaus unterwegs. Sie hinterlässt drei Kinder und ihren Ehemann.

Auch ihrer wurde mit einer Mahnwache gedacht. Um das Gedenken aufrecht zu halten, wurde

an beiden Kreuzungen je ein Ghost Bike („Geisterrad“) aufgestellt. Ghostbikes sind weiß lackierte Fahrräder, die mit einem Hinweis an tödliche Fahrrad-Unfälle erinnern. Sie sollen Angehörigen helfen, die Trauer zu bewältigen, aber auch ein mahnendes Zeichen für andere sein, besonders aufeinander achtzugeben. Schließlich richten sie sich auch an die Politik, die entscheidet, Kreuzungen sicher umzugestalten oder den Verkehrsablauf so zu belassen, wie er heute ist.

David Grünewald



Foto: Thomas Grän

Zum zweiten Mal hat der ADFC an der Ausstellung "Darmstadt mobil" teilgenommen. Bei sonnigem Wetter stellten sich die ADFC-Aktiven am letzten Märzwochenende den Fragen der Besucherinnen und Besucher. Besonders erfreulich: Für den Radentscheid Darmstadt sind am ADFC-Infostand viele Unterschriften gesammelt worden.

Winter ade ...

... und dann erst wieder Rad fahren?

Nein! Das kommt bei den Radfreunden des ADFC Darmstadt-Dieburg keinesfalls vor. Wir radeln in der Winterzeit auch bei Kälte, Wind, leichtem Schneefall und bedingt auch bei Regen bzw. feuchten Witterungsbedingungen. Die Gruppen sind zwar kleiner als in der wärmeren Jahreszeit, allerdings ist der „harte Kern“ der Darmstädter Radbegeisterten fast immer dabei.

„Radfahren ist für mich wie kostenlose Medizin“

Ich persönlich – als aktive Mitradlerin – finde die Bewegung in der Winterluft genauso klasse wie in den Sommermonaten. Egal zu welcher Jahreszeit, es ist einfach ein herrlicher Ausgleich zu den beruflichen Strapazen. Die sozialen Kontakte kann jeder nach eigenen Wünschen pflegen. Ich genieße es, sonntags mit Gleichgesinnten per Rad unterwegs zu sein und habe dabei Freunde gefunden. Die Frauenquote ist bei unseren ADFC-Touren im Übrigen immer erfüllt, und selbst wenn ich sie tatsächlich mal alleine hochhalte, ist das nie ein Problem. Ganz im Gegenteil, unsere männlichen Radfreunde freuen sich, wenn sich zukünftig mehr Frauen angesprochen fühlen und auch als Tourenleiterinnen aktiv werden.

Jede Tour ist anders

Zwei unserer erfahrenen Tourenleiter sind Willi und Thomas. Es überrascht mich immer wieder, mit welcher Routine und Freude sie uns führen und mitreißen. Ihre Motivation, Bewegungsfreude, Orientierungskünste und rundum herzliche Art bewundere ich bei jeder Tour durch die Umgebung Darmstadts. Willi erstaunt uns stets auf Neue, wenn wir trotz der viel gefahrenen Touren unerwartet unbekannte Wege und Querverbindungen durchradeln. Er ist nicht umsonst unser „Schleichwegespezialist“.

Beim Treffpunkt in der Wintersai-



Foto: Bärbel Kamisch

Eine sonnige, hügelige Sonntags-Tour durch die Kälte mit Halt am Hundertmorgen-Stübchen in Reinheim-Überau. Ein herrlicher Blick über die Landschaft und Weiten des Gersprenztales bis zum Otzberg entschädigt nach dem Kraft kosten- den Anstieg.

son um 11 Uhr am Jugendstilbad in Darmstadt stimmen wir individuell ab, wohin die Fahrt gehen soll. Meist verständigen wir uns im Winter auf Touren von 40 – 50 km Länge und eine Gesamtdauer von 4 – 6 Stunden. Dabei bekommen Lieblingsziele wie das Café Schmidt in Dieburg oder Ausflugslokale in Dreieichenhain, Bensheim, Hundertmorgen, Kühkopf usw. häufig den Zuschlag. Das bedeutet jedoch nicht, dass die mehrfach gefahrenen Touren langweilig sind und nur auf direkten Wegen angesteuert werden. Keine Tour gleicht der anderen und es zeigen sich immer wieder neue Besonderheiten. Wenn Sonnenstrahlen unsere Begleiter sind, ist dies einfach herrlich.

Für mich löst selbst das Radfahren in der kalten Jahreszeit immer wieder den Effekt des Wohlfühlens aus und lässt den Kampf mit den kalten Fingern und Fußzehen, das Zwickeln von Wind und Kälte im Gesicht und auch die Strapazen der Höhenmeter fast vergessen. Kehren wir gemütlich ein und sitzen bei deftigem Essen oder Kaffee und Kuchen beisammen, kann es gerade nichts Besseres geben. Interessante Gespräche, der Austausch

von Witzen und Anekdoten etc. fördern das Gemeinschaftsgefühl und sind Balsam für die Seele. Da rückt der Alltag in weite Ferne...

Auf den Rückwegen führen uns die Tourenleiter über andere Strecken und so ist jede Tour kurzweilig. Für eine Schlusseinkehr zurück in Darmstadt finden sich meistens ein paar Mitradler. Auf jeden Fall treffen wir noch bei Tageslicht wieder in Darmstadt ein und die restlichen Sonntagsstunden können individuell erlebt werden.

Wer Lust bekommen hat, zu den Radaktiven in Darmstadt dazu zu stoßen, ist herzlich willkommen. Sind nicht Frühjahr und Sommer perfekt für den Einstieg? Da gibt es so Vieles zu erleben, egal ob mit Trekking-Rad, Rennrad, MTB oder E-Bike. Für alle Vorlieben ist etwas dabei und nette Gleichgesinnte trifft man auf jeden Fall. Danach kann die Wintersaison 2018/2019 getrost kommen. Schaut einfach mal in das Tourenprogramm des ADFC Darmstadt-Dieburg unter www.adfc-darmstadt.de. Man muss übrigens kein ADFC-Mitglied sein, um an unseren Touren teilzunehmen. Wir sehen uns!

Bärbel Kamisch

Fahrradtag im E-Werk Pfungstadt

Alle Jahre wieder kann man fast schon sagen. Denn die Naturfreunde OG Pfungstadt hatten am Samstag, den 17. März, bereits ihren sechsten Fahrradtag mit Aktionen rund um das Fahrrad veranstaltet. Dieses Mal fand die Aktion erstmalig in der Halle des alten E-Werks in der Brunnenstraße statt.

Trotz einer Temperatur von nur plus einem Grad und eisigem Ostwind, der auch in der Halle zu spüren war, fanden zahlreiche gebrauchte, gut erhaltene Räder von klein bis groß und Zubehör neue Eigentümerinnen und Eigentümer. Drei ADFC-Aktive codierten innerhalb von nur zwei Stunden 23 Fahrräder, meist Pedelecs. Mit so viel unerschrockener Kundschaft und so großem Interesse hatte bei diesem Wetter niemand gerechnet!

Glücklicherweise trugen heißer Kaffee und Tee aus einer Foodsharing-Aktion dazu bei, die Wartezeit für die Besucher zu verkürzen und kalte Hände zu wärmen. Außerdem

konnte man in Radwegekarten der Fa. Meki schmökern und sich bereits Gedanken über die nächsten Touren machen.

Ein Hinweis für Radausflüge in Richtung Pfungstadt: Das Naturfreundehaus „Moorhaus“, südlich von Pfungstadt Richtung Jugenheim, hat oft sonntags von 14

bis 18 Uhr geöffnet. Ein Ausflug lohnt sich für die ganze Familie – einfach den Picknick-Korb wie im Biergarten mitbringen. Getränke und Eis gibt es bei den Naturfreunden. Öffnungszeiten sind unter www.naturfreunde-pfungstadt.de zu finden.

Monika Hübenbecker

Die Codieraktion ist beim jährlichen Fahrradtag eine der Hauptattraktionen.



Foto: Oliver Reinhardt (Plegge Medien)

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



Fahrradbeleuchtung – ein Nachtrag

Im der letzten Ausgabe gab es einen interessanten Artikel von Joachim Hönes. Der Abriss über die Geschichte der Fahrradbeleuchtung hat mir einige neue Informationen gebracht. Die aktuelle Rechtslage stand dabei allerdings nicht im Mittelpunkt und kam zu kurz; deshalb in dieser Ausgabe ein kurzer Nachtrag.

Seit dem 1. Juni 2017 gibt es in der Straßenverkehrszulassungsordnung, StVZO, neue Regeln für die Beleuchtung am Rad. Und seit dieser Zeit gibt es in Foren teilweise heftige Diskussionen, was denn nun genau gilt und was nicht.

Hier ein kurzer Blick auf den wesentlichen Stand in Sachen Beleuchtung, schließlich will nicht jeder die StVZO lesen:

Scheinwerfer, Leuchten und deren Energiequelle dürfen abnehmbar sein, müssen jedoch während der Dämmerung, bei Dunkelheit oder wenn die Sichtverhältnisse es sonst erfordern, angebracht werden.

Also ganz simpel: Bevor es dunkel wird, macht man das Licht an. Dass man die Lampe vorher anbringen, sie also dabei haben muss, versteht sich von selbst. Allerdings entfällt die Vorschrift, dass man die Beleuchtung mitführen muss. Wieder ganz simpel: Wer nur am Tag unterwegs ist, kann auf die Beleuchtung verzichten. Wenn er von einer Sonnenfinsternis überrascht wird, muss er das Rad eben stehen lassen.



Foto: Klaus Görgen

Fahrradbeleuchtung braucht eine Zulassung nach StVZO mit einer Wellenlinie und einer Zulassungsnummer. Diese Scheinwerfer haben leider keine Zulassung.

Der zweite Punkt, der mir wichtig ist, ist die Einstellung der Beleuchtung:

Der Scheinwerfer muss so eingestellt sein, dass er andere Verkehrsteilnehmer nicht blendet.

Das löst einige Irritationen aus den alten Regelungen auf. Ob das Licht blendet, kann jeder leicht prüfen: Der obere Rand des Lichtkegels sollte leicht nach unten geneigt sein. Zeigt er aufwärts, blendet man. Besonders bei wackligen Lichtern sollte man regelmäßig nachstellen.

Dies hier ist kein Kompendium in Sachen Fahrradbeleuchtung nach StVZO. Wer's genau wissen möchte,

schaut in den Paragraphen 67 und schreibt den nächsten Beitrag.

Fazit

Wer sich die StVZO durchliest, wird nach wie vor feststellen: Klar und deutlich ist anders. Wir warten also weiter auf ein übersichtliches Regelwerk in Sachen Fahrradbeleuchtung.

Ich persönlich bin ja häufig schon froh, wenn der entgegenkommende, schwarz gekleidete Radler überhaupt irgendeine Form von Beleuchtung eingeschaltet hat.

Klaus Görgen

**BIKE
& CO**
Aus Liebe zum Rad!



BIKE
PARTNER
Seeheim



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

Darmstädter Str. 15
64342 Seeheim

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



Verkehrsversuch in der Rheinstraße

ADFC und OB finden einvernehmlichen Kompromiss nach Fehlstart

Zum Beginn der Osterferien startete die Stadt Darmstadt einen kurzfristig angekündigten Verkehrsversuch in der Rheinstraße. Die Stadt möchte einen Teil des motorisierten Durchgangsverkehrs von der Rheinstraße in die Neckarstraße, Hindenburgstraße und Hülgelstraße abzweigen, damit im Abschnitt der Rheinstraße zwischen Neckarstraße und Luisenplatz stadteinwärts neue Führungsformen für den Rad- und Fußverkehr erprobt werden können.

Verkehrsdezernentin Boczek sprach in diesem Zusammenhang von mehr Sicherheit für Radfahrer und optimierter Radverkehrsführung. Der ADFC hielt zuerst deshalb strikt dagegen, weil der viel befahrene Radweg auf der Südseite der Rheinstraße zwischen Neckarstraße und Grafenstraße stadteinwärts für den Radverkehr gesperrt wurde. Infolgedessen mussten die Radfahrer die Fahrbahn nutzen, wo sie zwischen parkenden und dicht überholenden Fahrzeugen oft regelrecht eingequetscht wurden.

Gefährliche Stresssituation für Radfahrer

Mit überholwilligen Kraftfahrern im Nacken lassen sich Radfahrer in dieser Stresssituation oft an den rechten Fahrbahnrand drängen. Wenn dort Fahrzeuge parken, fahren Radfahrer häufig im gefährlichen Öffnungsbereich der Türen dieser Fahrzeuge. Öffnet sich dann



Foto: Thomas Grän

Rechts ist die ursprünglich vorgenommene Sperrung des Radwegs zu sehen.

eine Autotür unvermittelt, ist eine folgenschwere Kollision in der Regel nicht abzuwenden.

Änderung des Verkehrsversuchs

Sofort und unisono kritisierte die gesamte Darmstädter Fahrradszene diesen gefährlichen Missstand. Unter massiver öffentlicher Kritik lud Oberbürgermeister Jochen Partsch den ADFC-Vorstand zu einem Treffen noch in der Ferienzeit ein. In diesem Gespräch sind wesentliche Änderungen des Verkehrsversuchs einvernehmlich abgesprachen worden.

Durch diese Änderungen haben Radfahrer nun in der Rheinstraße stadteinwärts ab der Neckarstraße die freie Wahl der Verkehrsfläche. Ihnen steht ein durchgehender, 150 cm breiter Schutzstreifen auf

der Fahrbahn mit zusätzlichem Sicherheitstreifen zur Parkreihe zur Verfügung. Alternativ können sie den für den Radverkehr wieder freigegebenen Gehweg nutzen.

Der markierte Schutzstreifen auf der Fahrbahn schafft einen sicheren Verkehrsraum für Radfahrer mit ausreichendem Abstand zu parkenden Fahrzeugen. Schnelle Radfahrer können auf der Fahrbahn getrennt vom Kraftverkehr und am Autostau vorbei bis an die Ampel an der Grafenstraße vorfahren.

Auf dem freigegebenen Gehweg müssen Radfahrer hingegen Schrittgeschwindigkeit fahren. Sie dürfen aber, ebenso wie die Fußgänger, die gesamte Fläche des Gehwegs zwischen Ladezone und Häusern benutzen. Fußgängern und Radfahrern steht damit mehr gemeinsame Verkehrsfläche zur Verfügung. Außerdem können Radfahrer einen sicheren Abstand zu den abgestellten Kraftfahrzeugen halten.

Der ADFC ist mit dieser Vereinbarung aus zwei Gründen sehr zufrieden. Zum einen ist die geänderte Verkehrsführung für Radfahrer und Fußgänger deutlich sicherer und bequemer geworden. Zum Zweiten hat dieser Vorgang gezeigt, dass das direkte Gespräch auf höchster Ebene mit dem ADFC schnell zu tragfähigen Ergebnissen führen kann. Daran würden wir in Zukunft gerne festhalten.

Thomas Grän

Mit dem gefundenen Kompromiss ist der ADFC sehr zufrieden.



Foto: Thomas Grän

**WIR
SCHÄTZEN
AN UNSEREN
KUNDEN,
DASS...**

**... SIE GUTE
LÖSUNGEN
FÜR ALLE
SITUATIONEN
FINDEN.**



**... SPASS DAS
WICHTIGSTE
FÜR SIE IST!**



**... SIE
SICH ÜBER
UNSEREN
SERVICE
FREUEN.**



**... SIE JEDES
WETTER SO NEHMEN
WIE ES KOMMT.**



**CITY
BIKE**

CITYBIKE
Otto-Röhm-Str. 82
64293 Darmstadt
Tel. 06151-24363
Mo-Fr 10-19 Uhr
Sa 10-17 Uhr

www.citybike.de

Kompetenz und Qualität

25 Jahre
für alle Radfahrer

Der neue Vorstand des VCD-Kreisverbands Darmstadt-Dieburg stellt sich vor

Ende März wählten die Mitglieder des VCDs auf ihrer Mitgliederversammlung einen neuen Vorstand. Dieser besteht aus: Sabine Crook, Wissenschaftskoordinatorin an der TU Darmstadt, Felix Weidner, Verkehrsingenieur in Wiesbaden, Stephan Voeth, Informationssystemtechniker, und David Grünewald, Ingenieur in einem Darmstädter Planungsbüro.

Zu den Mitgliedern des neuen Vorstands:

Sabine Crook formuliert ihre Themen folgendermaßen: „Als ehemalige Krankenschwester mit langjähriger Erfahrung liegt mir sehr an der Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Menschen. Ebenso sind mir zugesperrte Radwege und Kreuzungsbereiche ein Dorn im Auge, da so immer wieder gefährliche Situationen für die Schwäch-

ten im Verkehr entstehen.“

Felix Weidner ist in Darmstadt mit seiner Familie mit dem Rad unterwegs. Seine drei Kinder transportiert er im Lastenrad. Beruflich fährt er viel mit der Bahn. Er war lange Mitglied in der DADINA-Vereinsversammlung.

Stephan Voeth finanzierte anfangs sein Studium als Radkurier. Er kennt somit die gefährlichen Wege, die Radler in Darmstadt vorfinden, zur Genüge.

David Grünewald (Kassierer) plant und verbessert in seiner täglichen Arbeit Radwege für Städte.

Persönliche Themen und Haltung des neuen Vorstands

Wir vier kennen uns schon lange über Verkehrsthemen, Runde Tische, Politik etc.. Somit war es nur eine Frage der Zeit, dass wir gemeinsam als Team den VCD auf

neue Beine stellen wollten. Jeder einzelne von uns bringt aus anderen Bereichen seine Kompetenzen ein. Somit ist der Vorstand bestens aufgestellt. Jede*r hat eine andere Sichtweise, dies sehen wir als große Stärke. Mag der Eine in den einem Thema ruhiger oder die Andere woanders emotionaler agieren, legen wir dennoch Wert auf eine wertschätzende Kommunikation – sowohl mit den Vereinsmitgliedern, der Öffentlichkeit, politischen Vertretern, Verwaltung, der Presse als auch mit befreundeten Verbänden. Wir sehen hinter all den Mandatsträgern immer den einzelnen Menschen. Wir sind überzeugt, dass sich gute Ideen durch das bessere Argument durchsetzen lassen und streben an, zwischen Person und der Rolle, die sie ausfüllt, zu unterscheiden. Die Neuwahlen markieren eine Wendung im Diskussionsstil, um die Verkehrswende zu Gunsten des Umweltverbands im Schienen-, Rad- und Fußverkehr und zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs voranzutreiben. Nach 28 Jahren einen neuen Vorstand zu wählen ist keine Revolution, wie in der Presse zu lesen war, nein, es ist Evolution. Die Erneuerung wird dem Verein gut tun. Packen wir es an!

David Grünewald und Sabine Crook

Der neue Vorstand des VCD

Darmstadt-Dieburg:

v.l.n.r. Stephan Voeth, Felix Weidner, Sabine Crook und David Grünewald.



Foto: Gerson Reschke

Wirtschafts- und Lieferverkehr in der Stadt Überlegungen zum Umdenken

Ein gewisser Teil des notwendigen Wirtschafts- und Lieferverkehrs lässt sich aktuell nicht auf Transportfahrräder oder den Fußverkehr verlagern. Der VCD strebt auch gar nicht an, sämtliche Kraftfahrzeuge zu ersetzen. Um die negativen Folgen auf Umwelt und Gesellschaft abzumildern, muss aber versucht werden, einen größeren Teil des Lieferverkehrs auf umwelt-

freundlichere Art abzuwickeln.

Mag die Briefpost seit jeher sehr effizient und zuverlässig zu Fuß und mit dem Fahrrad auf der letzten Meile zugestellt werden, sieht es bei Paketen schon anders aus. Es lässt sich verschärfend ein starkes Wachstum des Paketvolumens aus dem florierenden Onlinehandel feststellen. Zaghafte Versuche, Lastenräder in der Darmstädter City-

Logistik einzusetzen, sind noch nicht flächendeckend erkennbar.

Die Rolle der kommunalen Ordnungspolitik

Größtes Hemmnis sind aus Sicht des VCD in den fehlenden Anreizen seitens der kommunalen Ordnungspolitik zu sehen. Das kurzzeitige Parken von Lieferwagen wird

Beiträge des VCD Darmstadt-Dieburg

auf allen Teilen der Darmstädter Straßen, also Fahrbahn, Radweg und Gehweg durch die Kommunalpolizei geduldet. Persönlich angesprochen antworten die Ordnungskräfte vor Ort „Wo sollen sie denn sonst parken?“

Solche einführenden Aussagen zu Gunsten des Lieferverkehrs zeugen auf der individuellen Ebene von großem Verständnis für die prekäre Arbeitssituation der Paketfahrerinnen und -fahrer. In der Summe erzeugen sie allerdings diese prekären Verhältnisse erst und festigen den flächendeckenden Verstoß. Auch wird hier übersehen, dass durch dieses kurzzeitige Parken auf Rad- und Fußwegen z. B. Kinder oder Menschen im Rollstuhl gezwungen werden auf die Fahrbahn auszuweichen. Sie müssen sich also in Gefahr begeben bzw. mühevoll das widerrechtlich geparkte Fahrzeug umkurven.

Der Ausweg wäre eine konsequente und durchgängige Ahndung aller noch so kurzen Parkverstöße, die den Ordnungskräften bekannt werden. Selbst Großkonzerne können mehrere Dutzend



Foto: David Grünewald

Vereinzelter Einsatz von Transportfahrrädern bei der Paketzustellung, hier am Karolinenplatz.

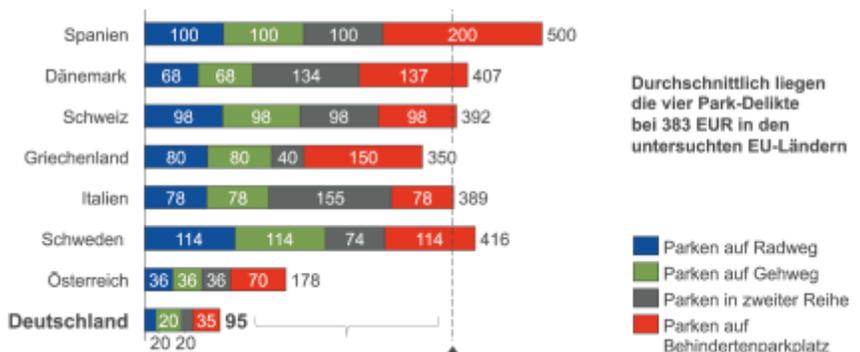
Verwarnungen pro Tag nicht mehr einpreisen, ohne dass die eigene Marge schmilzt. Wird der Druck also an die Unternehmen zurückgegeben, haben diese wiederum einen starken Anreiz nach gemeinsamen und gemeinverträglichen Lösungen zu suchen. Diese könnten beispielsweise von der Stadt

ausgesprochene Sondernutzungen für Mikro-Depots sein, die an geeigneten Orten im öffentlichen Raum abgestellt werden. Von dort kann die Feinverteilung der Pakete zu Fuß mit Sackkarre und mit dem Transportfahrrad erfolgen.

David Grünewald, VCD

Straßenbahngleise und Falschparken

Zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe machte ein in Frankfurt gesprochenes Urteil auf sich aufmerksam. Was war passiert? Ein PKW wurde ordnungswidrig im Gleisbereich der Frankfurter Straßenbahn geparkt und der Schienenverkehr kam zum Stehen. Die Straßenbahn kam nicht vorbei. Die Betreibergesellschaft richtete daraufhin einen Ersatzverkehr mit Taxen ein und stellte dem Verursacher mehr als tausend Euro Gebühren und Auslagen in Rechnung. Der Verursacher wollte diese nicht zahlen, und so kam der Fall zivilrechtlich vor Gericht. Dort wurde der Straßenbahngesellschaft Schadenersatz zugesprochen. In einigen Medien wurde dies als Strafe bezeichnet. Dabei handelte es sich lediglich um den Ersatz des wirtschaftlichen Schadens, den das öffentliche Unternehmen erlitten hatte. Eine zusätzliche Maßregel wurde nicht ausgesprochen. Trotzdem polarisierte das Urteil die



Grafik: Heinrich Stößenreuter
(<https://clevere-staedte.de>,
<https://goo.gl/8wFU5g>)

Kommentarspalten in den sozialen Medien. Viele sahen in der Rechnung eine drakonische Strafe für ein Kavaliersdelikt. Woher kommt diese Ansicht?

In Deutschland sieht der Bußgeldkatalog in der Regel nur relativ geringe Beträge vor. Damit sind die Gelder gemeint, die tatsächlich als Strafe verhängt werden und keinen Ausgleich der betroffenen privaten Rechtsgüter zum Ziel haben. Im EU-weiten Vergleich gibt sich die Bundesrepublik gegenüber Verkehrsverstößen sehr milde. Entsprechend gibt es kein gesteigertes Un-

rechtsbewusstsein bei Übertretungen. Dies führt unter anderem dazu, dass der Anteil der Autofahrer, die von einem Unfallort flüchten, überdurchschnittlich hoch ist. Im Landkreis lag er 2017 bei 28 %.

Für den VCD ist klar, dass dies von der Bundespolitik angegangen werden muss, um wenigstens eine EU-weite Angleichung zu erreichen. Andernfalls läuft der Normzweck ins Leere und die öffentliche Sicherheit und Ordnung kann nicht gewährleistet werden.

David Grünewald

Parkraumpolitik

Optionen für Darmstadt

In der politischen Debatte keimt das Thema Parkraum in verdichteten Städten wie Darmstadt immer wieder auf. Einpendlerinnen und Einpendler aus dem Umland erwarten häufig kostenlosen Parkraum in unbegrenzter Menge. Genauso legen viele Stadtbewohnerinnen und -bewohner großen Wert auf einen Parkplatz vor der eigenen Haustür. Sie wollen ihr privates Kraftfahrzeug nah parken, Einkäufe schnell ausladen und jederzeit ihr Auto nutzen können.

Mag dieser Wunsch in locker bebauten Vororten mit Einfamilienhäusern und dazu gehörigen Vorgärten und Garagen gerade noch erfüllbar sein, so ist er in Stadtteilen mit Mehrfamilienhäusern mit vier bis fünf Geschossen mit Wohnungen, Geschäften und Büros im öffentlichen Raum schlicht nicht umsetzbar.

Die Problemlage

Der öffentliche Straßenraum steht nur einmal zur Verfügung. Folglich wird Parken zur Privatsache oder muss in Sammelgaragen verlagert werden. Aktuell steht der öffentliche Raum in weiten Teilen des Stadtgebiets weiterhin kostenlos für die Parknutzung zur Verfügung. Nur im Innenstadtbereich und in einigen Straßen im Darmstädter Woogsviertel werden Parkgebühren erhoben. Die Folge dieser verfehlten Politik ist unnötiger Parksuchverkehr: Menschen auf der Suche nach einem Gratis-Parkplatz nehmen häufig lieber viele Minuten Fahren „um den Block“ in Kauf, als direkt zentrale Parkhäuser anzusteuern. Auch Einpendlerinnen und Einpendler fahren morgens häufig in die Wohnviertel der Stadt, um ihr Fahrzeug vermeintlich

kostenfrei zu parken und laufen Gefahr jeden Morgen zu spät zur Arbeit zu erscheinen.

Lösungsansätze

Wie lässt sich das Problem also lösen? Darmstadt verfügt über kein dynamisches Parkleitsystem, das an Einfallstraßen die Auslastung der Parkhäuser anzeigt. Eine solche Anzeige wirkt in doppelter Weise hilfreich: Sie erinnert jeden Tag daran, dass genügend Parkraum zur Verfügung steht und lenkt den Verkehr gezielt dorthin. Für den VCD ist klar, dass ein System installiert werden muss, das die Auslastung aller öffentlich zugänglichen Parkhäuser unabhängig von privater oder öffentlicher Betreiber-schaft der Parkanlagen anzeigt.

Gleichzeitig muss die Preispolitik der Parkplätze im Straßenraum grundlegend geändert werden. Im öffentlichen Straßenraum zu parken, muss zu jeder Tageszeit teurer sein als im Parkhaus. Warum teurer? Parken im öffentlichen Raum nutzt die Fläche ineffizient aus, da in der Höhe keine weiteren Fahrzeuge abgestellt werden können. Zum anderen schafft ein niedriger Preis die Verlockung, doch wieder auf Suchverkehr zu setzen und das Konzept zu konterkarieren. Auch werden so diese Parkplätze auf Kosten all derjenigen subventioniert, die über gar kein Auto verfügen. Jeder von uns zahlt für deren Instandhaltung über allgemeine Steuern, egal ob er ein Auto besitzt oder nicht. Man stelle sich einfach mal vor, die Stadt würde die Parkfläche zu ortsüblichen Preisen vermieten? Ein Studierender in Darmstadt zahlt für 12 qm um die 350 € im Monat - ein Autoparkplatz hat in der Regel 12 qm!

Reicht der Parkraum im Innenstadtbereich in den Parkgaragen überhaupt aus? Die einfache Antwort ist: Ja. Selbst an den Adventstagen des Jahres, sind die Parkgaragen bislang nicht ausgelastet gewesen.

David Grünewald, VCD

Beispiel für ein dynamisches Parkleitsystem am Wallring, Recklinghausen.



Jahresmitgliederversammlung des ADFC Darmstadt Dieburg 2018

Am 6. Februar 2018 folgten 36 stimmberechtigte Mitglieder der Einladung des Vorstands des ADFC Darmstadt zur Jahresversammlung.

Den Anfang machte der Vorstand mit seiner Darstellung der umfangreichen verkehrspolitischen Arbeit in der Stadt Darmstadt und ihrem Umland. Die weiterhin sehr beliebten Radtouren, der anhaltende Boom bei der Fahrradcodierung (über 500 Räder im Jahr 2017), die wachsende Mitgliederzahl (über 1100), die Anschaffung eines vereinseigenen Promo-Lastenrads sowie intensive Öffentlichkeits- und Pressearbeit des Vereins waren weitere Berichtspunkte. Der Vorstand dankte allen beteiligten Aktiven für ihren ehrenamtlichen viel-



Foto: Burkhard Walger

So sieht das Promo-Lastenrad jetzt aus.



Foto: Burkhard Walger

fältigen Einsatz. Zugleich warb er dafür, dass sich weitere Mitglieder aktiv an der Arbeit des Vereins beteiligen.

Nach dem Bericht der Kassenprüfer entlastete die Mitgliederversammlung den Vorstand und wählte ihn für eine weitere Amtszeit wieder. Die Wiedergewählten (Annelie von Arnim, Thomas Grän, Sven Luck, Xavier Marc, Burkhard Walger) nahmen die Wahl an.

Dies ist keine Radarpistole! Damit werden neuerdings Fahrräder codiert. Das Gerät ist schnell und ermöglicht erst die hohe Zahl codierter Räder im letzten Jahr.

Die Versammlung beschloss die Fortführung der 2017 initiierten Förderung des gemeinnützigen Vereins WeGERecht (mit einem Sonderetat von 3000 Euro im Jahreshaushalt). Nach einer Vorstellung der Ziele der Initiative Radentscheid Darmstadt stimmten die Mitglieder auch hier für eine finanzielle Unterstützung (mit bis zu 1500 Euro). Damit wurden zwei wichtige Handlungszeichen im Sinne der Durchsetzung der überfälligen Verkehrswende in Darmstadt und Umgebung gesetzt.

Beide Beschlüsse wurden mit großer Mehrheit gefasst.

Xavier Marc

Impressum

Herausgeber:

ADFC Darmstadt-Dieburg e.V.

Erscheinungsweise:

halbjährlich

Verantwortlich:

Annelie v. Arnim,
Burkhard Walger

Redaktion:

Helga Hofmann,
Klaus Görden

Satz und Layout:

Burkhard Walger

Titelbild:

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

Auflage:

1500 Exemplare

Anzeigenschluss 2-2018:

30. Oktober 2018

Redaktionsschluss 2-2018:

16. Oktober 2018

Internet:

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

eMail:

redaktion@magazin-kettenblatt.de

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

ISSN 2199-9546



Ankommen ist einfach.



[sparkasse-darmstadt.de](https://www.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