

fahrradmagazin
kettenblatt
S Ü D H E S S E N



Editorial

Die Familie ist den meisten Menschen sehr wichtig. Manchmal ist sie so wichtig, dass das Verhalten der Menschen skurril bis gefährlich wird. Bei jeder Logik werden dann die eigenen Sprösslinge mit dem SUV in die Schule gekarrt, am besten fast bis in den Klassenraum. Dass sie dadurch gefährdet werden, wenn die anderen Eltern es ebenso handhaben, wird aus der egoistischen Perspektive heraus nicht gesehen.

Im Schuldorf Bergstraße in Seeheim-Jugenheim hat dieses Verhalten einen traurigen Höhepunkt erreicht - auch durch das indifferente bis ignorante Verhalten der politisch Verantwortlichen (S. 9).

Durch gute Radverkehrsanlagen könnten Schülerinnen und Schüler auch mit dem Rad sicher zur Schule kommen, was ihrer Gesundheit und den Mitmenschen zugute käme. Warum es so lange dauert, bis Radlerinnen und Radler solche Wege bekommen, haben wir zwei Personen von Hessen Mobil gefragt, die Expertin bzw. Experte auf dem Gebiet der Fahrradinfrastruktur sind (S. 3). Hessen hat hier noch erheblichen Aufholbedarf. Dies hat die Landesversammlung des ADFC Hessen zum Anlass genommen, auf der Jahresversammlung 2023 unter anderem auch Forderungen an die Landesregierung zu beschließen, die den Ausbau beschleunigen sollen (S. 5).

In Kommunen, die den Radverkehr ernst nehmen, zeigen sich schon leichte Verbesserungen. Das hat der ADFC in seinem Fahrradklimatest 2022 feststellen können. An dieser Umfrage haben sich mehr Menschen beteiligt als die Jahre zuvor (S. 6).

Eigentlich sollte ja das Volksbegehren zur Verkehrswende Hessen den Durchbruch für eine nachhaltige Mobilität bringen. Die Landesregierung hat aber das Volksbegehren aus formalen Gründen abgelehnt und nicht erkennen lassen, dass sie sich von diesem Votum irgendwie beeindruckt lässt. Was die Aktion Verkehrswende Hessen jetzt machen will, lesen Sie auf Seite 8.

Der Odenwaldkreis hat sich jedenfalls auf den Weg gemacht und ein Radverkehrskonzept entwickelt. Als erste Konsequenz wurden unter anderem Gelder bereitgestellt und Verkehrsversuche zugelassen. Ob damit alles gut wird, wird man sehen (S. 10).

In der Freizeit baut das Fahrrad seinen Stellenwert immer mehr aus. Sportliche Kinder und Jugendliche können sich auf dem neu gestalteten Pumptrack in Bickenbach austoben (S. 11). Wie man als interessierte Mutter plötzlich ADFC TourGuide wird und das ADFC-Tourenprogramm um Familienradtouren bereichert, kann man auf Seite 12 lesen. Das Thema TourGuide hat die Emotionen in den Kreisen der Aktiven hoch schlagen lassen. Der Artikel auf Seite 14 soll ein wenig zur Versachlichung beitra-

gen.

Auch Menschen mit stark eingeschränktem Sehen möchten sich gerne bewegen und Rad fahren. Auf dem Tandem ist das möglich; dort können sie das Radfahren wieder genießen. Wie das geht, zeigt die Tandemgruppe des VSG Darmstadt 1949 e.V. auf Seite 13.

Der ADFC lebt als gemeinnütziger Verein von seinen Mitgliedern - vor allem von seinen aktiven Mitgliedern. Unsere Wirkung und unser Angebot sind davon abhängig, wie viele Menschen bereit sind, mehr oder minder große Dinge für den Verein zu tun. Welche Aufgaben beim ADFC Darmstadt-Dieburg vor allem "Betreuung" brauchen, haben wir auf Seite 16 in Form einer "Stellenausschreibung" formuliert.

In den letzten Jahren hat der Anteil an Frauen bei den Aktiven stark zugenommen. Emanzipierte und aktive Frauen wie diese haben auch vor mehr als einem Jahrhundert schon gegen die Widerstände der männlich dominierten Gesellschaft das Radfahren für sich "erkämpft" (S. 17).

Ohne Fahrradhändler wären wir Radfahrerinnen und Radfahrer heutzutage wohl aufgeschmissen. Das Fahrrad ist mittlerweile – auch Dank der Elektrifizierung – ein hochtechnisches Produkt, das Erklärung und Expertise braucht. Unser Portrait des etablierten Fahrradgeschäfts "Zweiradshop Niederhofer" schaut hinter die Kulissen (S. 18).

Unsere Freundinnen und Freunde vom VCD Darmstadt haben sich diesmal das übergreifende Thema menschenfreundlicher Verkehr und Gemeinschaft auf die Fahnen geschrieben. Diese zwei Eigenschaften sind eine gute Grundlage für eine Verkehrswende für den Menschen, um die seelenlose Motorisierungsmaschinerie mit einem "jeder gegen jeden" auf den Müll der Geschichte zu werfen.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen, Ihrer Familie und uns allen eine unfallfreie Zukunft mit weniger Stress im Verkehr, Ihr

Burkhard Walger



Inhalt

Editorial	2	Frauen auf dem Rad in die Freiheit	17
Warum dauert es so lange mit dem Bau von Radwegen?	3	Fördermitglieder im Gespräch	18
10 Jahre schwarz-grüner Radpolitik in Hessen	5	Die Jahresmitgliederversammlung 2023	
ADFC Fahrradklima-Test 2022	6	des ADFC Darmstadt-Dieburg	19
Verkehrswende in Hessen?	8	Das Magazin-Kettenblatt jetzt auch online	19
Einladung zum Sommerfest des		Tempo 30- Eine Investition in Sicherheit	20
ADFC Darmstadt-Dieburg	8	Radeln ist Leben, Radeln ist Gemeinschaft! - Teil 1	
Düsteres Bild des Radverkehrs in Seeheim-Jugenheim	9	#Schotterradbande	21
Radverkehr im Odenwaldkreis	10	Radeln ist Leben, Radeln ist Gemeinschaft! - Teil 2	
Ein Pumptrack für Bickenbach	11	#Radeln in den Niederlanden	22
Familienradtouren beim ADFC Darmstadt-Dieburg	12	Verkehrsfrieden statt rechtswidriger Gewohnheit	
Tandemfahren mit visuell eingeschränkten Menschen	13	auf Kosten des Fußverkehrs	22
Die ADFC-TourGuide-Zertifizierung	14	Impressum	23
Es gibt viel zu tun, packen wir's an	16		

Warum dauert es so lange mit dem Bau von Radwegen?

Darüber haben wir uns mit Felix Weidner, Leiter des Sachgebiets Grundsatzplanung Radverkehr, und Anna Gering, Radverkehrskordinatorin für Südhessen, beide von Hessen Mobil, unterhalten.

Magazin Kettenblatt: Hessen Mobil war bisher vor allem bekannt für den Bau und Unterhalt von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen. Nun hat Hessen Mobil ein „Sachgebiet Grundsatzplanung Radverkehr“. Was verbirgt sich eigentlich hinter diesem für den Laien eher sperrigen Begriff?

Felix Weidner: Hessen Mobil hat drei Abteilungen: Planung und Bau, Betrieb und Verkehr, Mobilität und Radverkehr. Letzterer gehört das Sachgebiet Grundsatzplanung Radverkehr im Fachdezernat Nahmobilität an.

Die Abteilung Betrieb und Verkehr kümmert sich unter anderem um die Reinigung, den Winterdienst, die Beschilderung und die Markierung von Straßen.

Für den Neu- und Ausbau von Straßen und straßenbegleitende Radwege ist die Abteilung Planung und Bau zuständig. Diese führt die technische Planung durch und sorgt für das erforderliche Baurecht und die planungskonforme Umsetzung.

Viele Bundes- und Landesstraßen haben bislang keine straßenbegleitenden Radwege, die verständlicherweise stark gewünscht sind. Die Ressourcen von Hessen Mobil, insbesondere beim Personal, sind jedoch begrenzt. Leider lassen sich daher nicht alle Maßnahmen zeitgleich umsetzen. Deswegen muss darüber entschieden werden, wo zuerst geplant und gebaut werden soll. Hier kommt das Sachgebiet Grundsatzplanung Radverkehr ins Spiel.

Eine unserer zentralen Aufgaben ist die Betreuung der Dringlichkeitsbewertung für Radwege an Bundes- und Landesstraßen. Damit schaffen wir die Grundlage für die Entscheidung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, welche Radwegprojekte in das Planungsprogramm der

Felix Weidner

Studium des Bauingenieurwesens an der TU Darmstadt bis 2012. Anschließend Baureferendariat bei Hessen Mobil.

Nach einer Zeit in der Betriebsdienststeuerung und einer Abordnung zum Verkehrsdezernenten der Stadt Wiesbaden ab 2019 Leiter der neu gegründeten Steuerungsgruppe Radverkehr bei

Hessen Mobil, die im Rahmen der Umorganisation 2021 zum Sachgebiet Grundsatzplanung Radverkehr wurde.



nächsten Jahre aufgenommen werden.

Wir kümmern uns zudem um die landesweiten Dauerzählstellen für den Radverkehr, um Machbarkeitsuntersuchungen für Rad-schnell- und Raddirektverbindungen, um die Wegweisung für die Hessischen Radfernwege sowie um die Fortschreibung und Umsetzung der Qualitätsstandards und Musterlösungen für das Radnetz Hessen.

Erklären Sie uns bitte, wie diese Dringlichkeitsbewertung abläuft...

FW: In der Dringlichkeitsbewertung sichten und analysieren wir zahlreiche Vorhabensvorschläge für Radwege an Bundes- und Landesstraßen und vergleichen sie nach fachlichen Kriterien. Dabei betrachten wir die Netzbedeutung einer Verbindung für den Radverkehr und die Führung im Bestand anhand einer Vielzahl von Bewertungsgrößen. Das ist mit Aufwand verbunden, der sich aber lohnt, um eine möglichst gute Auswahl zu treffen. Für die laufende Dringlichkeitsbewertung, die 2023 durchgeführt wird, wurden erstmalig die Landkreise stärker eingebunden. Diese waren aufgefordert, eine Projektvorauswahl zu treffen und bis zu drei Maßnahmen für die Dringlichkeitsbewertung zu melden. Die Kreise haben hiervon regen Gebrauch gemacht.

Die Liste der von den Kreisen gemeldeten Maßnahmen wird von uns ergänzt, um Lücken im Radhauptnetz Hessen und an den Hessischen Radfernwegen zu schließen. Für all diese Lücken tragen wir dann die benötigten Informationen, Daten und Fakten zusammen.

Anhand dieser Bewertung und der verfügbaren Ressourcen entscheidet das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, auf Basis unseres Vorschlags, welche Maßnahmen aus der Liste in das Planungsprogramm für die nächsten zwei Jahre aufgenommen werden. Die konkrete Planung für die Projekte aus der laufenden Dringlichkeitsbewertung soll bei Hessen Mobil dann in den Jahren 2024 und 2025 starten.

Anna Gering

Studium an der Hochschule Osnabrück in Freiraumplanung (B.Eng.), anschließend in Umweltmanagement und Stadtplanung in Ballungsräumen (M.Eng.) an der Hochschule RheinMain in Wiesbaden bis 2015. Danach bis 2020 aktiv für Verkehrsplanungsbüro in Heidelberg und Darmstadt mit Fokus Radverkehr

und schulisches Mobilitätsmanagement. Bis 2022 wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Hochschule RheinMain, Fachgruppe Mobilitätsmanagement in Wiesbaden. Seit April 2022 Radverkehrskordinatorin für die Region Südhessen bei Hessen Mobil im Fachdezernat Nahmobilität.



Hessen Mobil hat ein Rad-Hauptnetz Hessen als Planungsgrundlage definiert. Können Sie uns den Hergang, die Bedeutung und die Rolle dieses Hauptnetzes in der Planungsarbeit von Hessen Mobil erläutern?

FW: Das Rad-Hauptnetz Hessen hat das Land Hessen 2019 als höchste Netzkategorie des Alltagsradnetzes konzipiert, veröffentlicht und seitdem weiterentwickelt. Die Lücken im Rad-Hauptnetz werden in die vorhin erwähnte Dringlichkeitsbewertung mit aufgenommen. Das Rad-Hauptnetz Hessen ist auch mit den Zielnetzen verzahnt, die von Landkreisen definiert werden. In Zukunft werden die Radverkehrskonzepte der Kreise in dem Zusammenhang weiter an Bedeutung gewinnen. Gemeinsam schauen wir genau hin, wie diese Zielnetze gestaltet sind, wo es Lücken oder Defizite und gegebenenfalls Ausweichrouten gibt. All das wird in diesem Verfahren berücksichtigt.

Im Landkreis Darmstadt Dieburg ist die Radverkehrsinfrastruktur im Zuge von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen immer noch sehr lückenhaft. Das Radverkehrskonzept des Landkreises Darmstadt Dieburg listet 46 solche Lücken auf einer Gesamtlänge von knapp 125 km auf, wovon ungefähr die Hälfte in der höchsten Umsetzungspriorität eingestuft sind. Wie und wo setzt Hessen Mobil die Schwerpunkte und Prioritäten für die Umsetzung?

Anna Gering: Derzeit bearbeitet Hessen Mobil im gesamten Gebiet des Landkreises Darmstadt Dieburg 22 Maßnahmen für den Radverkehr. Davon liegen zehn an Bundesstraßen, elf an Landesstraßen und eine an einer Kreisstraße. Absoluten Vorrang für neue Projekte hat derzeit das Schließen von Lücken, um durchgehend befahrbare Wege zu schaffen.

Hessens „Qualitätsstandards und Musterlösungen“ für das eigene Radnetz wurden 2021 mit dem 3. Platz beim Deutschen Fahrradpreis in der Kategorie Infrastruktur ausgezeichnet. Dennoch werden diese Standards bei manchen Sanierungsmaßnahmen nicht erfüllt. Beispiel dafür ist der Radweg an der B26 zwischen Griesheim und Wolfskehlen, der nach dessen Sanierung vor zwei Jahren genauso schmal geblieben ist wie vorher. Wieso wendet Hessen Mobil seine eigenen prämierten Baustandards nicht immer an?

FW: Für den Ausbau eines straßenbegleitenden Radwegs muss in der Regel Grund erworben und Baurecht geschaffen werden. Das zieht ein langwieriges Planungsverfahren nach sich, welches Personalressourcen bindet. Die reine Sanierung, also die Verbesserung der Oberfläche eines Radwegs im Bestand erfordert all das hingegen nicht.

Das kann man sich etwa vorstellen wie beim Eigenheim: Wollen Sie das Haus neu verputzen oder neu streichen, geht das niemanden etwas an. Braucht man aber ein Stückchen Gelände vom Nachbarn für einen Anbau, benötigt man dessen Zustimmung und eine Baugenehmigung. So ist es bei Radwegen auch. Ich kenne den Radweg zwischen Griesheim und Wolfskehlen gut und weiß, dass er nach heutigen Standards zu schmal ist. Trotzdem ist dieser zu schmale Radweg (formal: Gehweg, Radfahrer frei) besser als gar keiner und dient auch seinem Zweck. Deswegen haben Lückenschlüsse Priorität für den Einsatz der knappen Planungsfachkräfte.

Wir werden immer wieder gefragt, wie lang es denn dauert, bis ein Radweg von A nach B gebaut wird. Können Sie uns die Planungsschritte kurz erläutern?

FW: Der Bau eines Radwegs ist genauso komplex wie der Bau einer Straße. Dazwischen gibt es in rechtlicher Hinsicht keinen Un-

terschied. Das, was oft dauert, ist nicht die technische Planung, sondern die ganzen Abstimmungs- und Beteiligungsprozesse mit Einbeziehung der öffentlichen Belange, des Naturschutzes, des Wasserschutzes sowie der ggf. erforderliche Grunderwerb. Selbst in den ländlichen Regionen ist es inzwischen sehr schwer, überhaupt die nötigen Flächen zu erwerben. Im Extremfall können wir sie nur über ein Planfeststellungs- und Enteignungsverfahren bekommen.

Spielt das Thema „Gender Planning“ bei Ihnen bereits eine Rolle? Wie stellen Sie sicher, dass die Belange aller Verkehrsteilnehmer*innen – also auch die von Kindern, Frauen, älteren Menschen, unsicheren Radfahrerenden usw. - berücksichtigt werden?

AG: Das Thema gewinnt an Bedeutung. Radverkehrsplanung ist die Planung eines Angebots für alle Menschen, die mit dem Rad fahren möchten. Radwege an Bundes- und Landesstraßen bringen in erster Linie Sicherheit für den Radverkehr durch bauliche Trennung vom Kfz-Verkehr. Darüber hinaus ist aber bei der Planung von Radwegen entlang von Bundes- und Landesstraßen auch die soziale Sicherheit der Nutzenden zu berücksichtigen. Darauf achten wir in unserer alltäglichen Arbeit.

Auch die Qualitätsstandards und Musterlösungen leisten einen wesentlichen Beitrag, um diesen Aspekt stärker in den Fokus zu rücken. Dort sind drei Radnetzkatgorien für unterschiedliche Gruppen von Nutzer*innen definiert. Die Kategorie „Schulnetz“ etwa beschreibt den Ausbaustandard, den Schulwege erfüllen sollen, damit Kinder und Jugendliche sicher mit dem Rad zur Schule kommen. Diese Gruppe ist je nach Alter und der damit einhergehenden körperlichen Entwicklung noch etwas unsicher im Straßenverkehr unterwegs und besonders schutzbedürftig. Deswegen wird gerade bei Schulnetzen auf die Beleuchtung für die soziale Sicherheit geachtet. Die Kategorie „Radzusatznetz“ entspricht einem Ausbaustandard, der nur von sehr geübten und sicheren Radfahrer*innen genutzt werden kann, für die im Alltag direktes und schnelles Durchkommen von Bedeutung und eine Führung im Mischverkehr vertretbar sind. Dazwischen liegt die dritte Netzkategorie mit dem Namen „Radnetz“, für die außerhalb von Tempo-30-Bereichen eine getrennte Führung mit hoher sozialer Kontrolle anzustreben ist. Sie spricht die breite Mitte der Radfahrenden an.

Das Land Hessen wird 2025 sein 100-jähriges Jubiläum feiern. Wovon träumen Sie als Radverkehrsplanerin wenn Sie an dieses Jubiläum denken?

AG: Da Träume dazu einladen, Utopien zum Leben zu erwecken, möchte ich diese Frage genau dafür nutzen. Zum 100-jährigen Jubiläum des Landes Hessen sind alle Raddirektverbindungen, Radschnellwege und das Rad-Hauptnetz wunderbar um- und ausgebaut. Etwa die Hälfte der erwachsenen Menschen haben ihr Auto abgemeldet und fahren Rad. Dafür müssen sie nicht zwingend ein eigenes Fahrrad kaufen, denn ein hessenweites Pedelec-Verleihsystem steht allen Menschen kostenfrei zur Verfügung – selbstverständlich neben dem kostenlosen ÖPNV, der bis dahin vielerorts verdichtet und streckenweise autonom fährt. Der Ladestrom für die Pedelecs kommt von Photovoltaikanlagen, die auf allen Dächern öffentlicher Gebäude installiert sind. All das mag heute und vermutlich auch in 23 Jahren nicht realistisch sein, es ist für mich ein schöner Traum in der Zukunft – vielleicht ja zum 150. Jubiläum des Landes Hessen.

Kettenblatt: Frau Gering, Herr Weidner, vielen Dank für das Gespräch! Das Gespräch führten Annelie von Arnim und Xavier Marc

10 Jahre schwarz-grüner Radpolitik in Hessen

Blumige Worte in Wiesbaden, spärliche Umsetzung vor Ort

Unter dem Motto „Fahrradland Hessen beschleunigt umsetzen“ hat die 37. Landesversammlung des ADFC Hessen am 18. März 2023 anlässlich der im kommenden Herbst anstehenden Landtagswahl Forderungen an die künftige Landesregierung einstimmig beschlossen.

Sowohl bei der Entwicklung von Radschnellwegen als auch beim Ausbau des Radwegenetzes in den ländlichen Gebieten kommt das Land Hessen seit vielen Jahren kaum voran. Statt nur auf dem Papier und in Sonntagsreden muss Hessen nun aber auf den Straßen endlich Fahrradland werden. Das ist auch im Sinne des Klimaschutzes, der Verkehrssicherheit und der Gesundheitsförderung zwingend.

Hessen ist bundesweites Schlusslicht beim Zubau von Radwegen an Landesstraßen.

In keinem anderen Bundesland ist das Radwegenetz an Landesstraßen in den vergangenen neun Jahren so langsam gewachsen wie in Hessen. Das zeigt eine Auswertung, die der ADFC Hessen jüngst mit Daten des Fernstraßenbundesamtes vorgenommen hat. Während pro km² Landesfläche in Hessen seit 2014 nur 1,3 Meter Radweg an Landesstraßen hinzukamen, waren es etwa in Baden-Württemberg 6 Meter und beim Spitzenreiter Nordrhein-Westfalen gar über 20 Meter (<https://adfc-hessen.de/=2I7s>, s.u.).

Im Ergebnis sind am Ende der zweiten Legislaturperiode der schwarz-grünen Landesregierung rund 89 Prozent der Landesstraßen in Hessen nach wie vor ohne Radweg, die dritt schlechteste Ausstattung aller Bundesländer. Der ADFC Hessen fordert in seinem verkehrspolitischen Leitantrag, dass künftig jährlich 100 km Radwege an Landesstraßen entstehen müssen (<https://adfc-hessen.de/=uB5T>, s.u.). Dafür muss das Land in erheblichem Umfang zusätzliches Personal und Geld für Planung und Bau von Radwegen bereitstellen und die Planungsverfahren deutlich vereinfachen. Auch das Rad-Hauptnetz Hessen kann nur durch eine solche Ausbauoffensive bis 2033 fertiggestellt werden, wie es der ADFC Hessen fordert.

In Hessen ist bisher und erst nach 7 Jahren nur eine rund 10 km lange Teilstrecke des Radschnellwegs Darmstadt-Frankfurt entstanden. Den landesweiten Bedarf, der bei ca. 400 km liegt, müssen heute die Kommunen allein tragen, womit die meisten in der Praxis offensichtlich überfordert sind. Der ADFC Hessen fordert hingegen, dass diese wichtigen überörtlichen Radverbindungen endlich vom Land selbst geplant, gebaut und unterhalten werden.

Auch bei der Verkehrssicherheit muss das Land sich deutlich stärker engagieren. Um die Vision Zero – Null Tote und Schwerverletzte im Straßenverkehr – zu erreichen, braucht es neben einer sicheren Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr eine konsequenteres Vorgehen der Ordnungsbehörden gegen Geh- und Radwegparken und zu enges Überholen von Radfahrenden.

Der ADFC Hessen bekommt auch einen neuen Landesvorstand

Außerdem wählte die Landesversammlung des ADFC Hessen mit überwältigender Mehrheit auch einen neuen Landesvorstand für die nächsten zwei Jahre.

Ansgar Hegerfeld aus Frankfurt am Main wurde neuer Landesvorsitzender des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) Hessen. Der 31-jährige übernimmt den Vorsitz von Xa-



Foto: Torsten Willner, ADFC Hessen

Neugewählter Landesvorstand (v.r.n.l.: Bertram Giebeler, Eva Henniges, Paul van de Wiel, Helga Hofmann, Ansgar Hegerfeld, Sigrid Hubert, Xavier Marc. Nicht auf dem Bild: Silke Westermeier)

vier Marc aus Seeheim-Jugenheim, der dem Landesvorstand aber weiter angehört.

Bertram Giebeler, Sigrid Hubert (beide aus Frankfurt), Eva Henniges (aus Kassel), Helga Hofmann und Silke Westermeier (beide aus Darmstadt) wurden in den Landesvorstand neugewählt. Paul van de Wiel (aus Frankfurt) wurde als bisheriges Mitglied des Landesvorstands ebenfalls bestätigt. Der neugewählte Landesvorstand wählte Helga Hofmann zur stellvertretenden Landesvorsitzenden.

Erstmals seit Gründung des ADFC Hessen 1986 wird der Landesverband von einem paritätisch – vier Frauen und vier Männer – zusammengesetzten Landesvorstand angeführt. Landesvorsitzender Ansgar Hegerfeld sagte dazu: „Dass sich Frauen jetzt sehr viel stärker in der Vorstandsarbeit beim ADFC engagieren, ist vor allem ein Erfolg des vor drei Jahren gegründeten Frauennetzwerks im ADFC Hessen, über den wir uns sehr freuen.“

Sofrony Riedmann & Torsten Willner

Um wieviel Meter pro m² Landesfläche ist das Radwegenetz an Landesstraßen von 2014 bis 2022 gewachsen?



Fahrradland Hessen beschleunigt umsetzen
Die Forderungen des ADFC Hessen zur
Landtagswahl





Erneute Steigerung bei der Beteiligung

2022 fand, wie alle zwei Jahre, der Fahrradklima-Test des ADFC statt. Erfreulicherweise haben sich auch dieses Mal wieder mehr Menschen an der Umfrage – bereits die zehnte ihrer Art – beteiligt. Mit 245.000 beantworteten Fragebogen wurde die Umfrage erneut aussagekräftiger. Dabei haben 1.100 Städte und Gemeinden die nötige Mindestzahl erreicht, die zu einer qualifizierten Auswertung nötig ist. Trotz allem muss uns bewusst sein, dass sich damit lediglich 0,3 % der Bevölkerung an der Umfrage beteiligt haben. Es gibt also noch sehr viel Luft nach oben.

Informationen während der Befragung

Während die Umfrage im Herbst 2022 durchgeführt wurde, hat der ADFC Darmstadt-Dieburg die Bürgermeister*innen der Kommunen in unregelmäßigen Abständen über die Zwischenstände informiert. Die eine oder andere Kommune hat auf ihrer Website selbst aktiv für eine Teilnahme am Fahrradklima-Test geworben. Das hat sich am Ende ausgezahlt. So haben 2022 zehn Städte und Gemeinden die geforderte Mindestzahl an ausgefüllten Fragebogen erreicht (2020: sechs).

Kommentare in den Fragebögen

Im Fragebogen gibt es schon immer die Möglichkeit, eigene Kommentare abzugeben. Diese liegen uns vor. Wir haben insgesamt rund 1.000 Kommentare betrachtet und zumindest dort den Eindruck gewonnen, dass sich viele hier um Fairness bemühen. Allein für Darmstadt hatten wir so rund 40 Seiten Text zu lesen. Für den Landkreis Darmstadt-Dieburg kam noch einmal ähnlich viel Text dazu. Für den Odenwaldkreis war es dann deutlich weniger.

Darmstadt im Aufwärtstrend

Bereits Ende Februar erreichte uns eine Kopie der Einladung an den Darmstädter Oberbürgermeister, doch an der Auszeichnungsveranstaltung für den Fahrradklima-Test 2022 am 24.4.2023 in Berlin teilzunehmen. So hieß es in der Einladung:

„Mit großer Freude können wir Ihnen mitteilen, dass Ihre Stadt zu den Bestplatzierten des ADFC-Fahradklima-Tests gehört. Sie haben einen der ersten Plätze in den Kategorien *Aufholer* (größte Verbesserung im Vergleich zum Ergebnis des ADFC-Fahradklima-Tests 2020) bzw. *Spitzenreiter* (bester absoluter Durchschnittswert) erreicht.“

Das hat natürlich auch uns und unsere „Verbündeten“ im Radscheid und beim VCD Darmstadt-Dieburg gefreut. Schließlich haben wir einigen Anteil an dem Erfolg, der sich da abzeichnete.

Die Ergebnisse in Darmstadt

Schauen wir auf das Ergebnis des Fahrradklima-Tests 2022

für Darmstadt. Die Gesamtnote ist mit 3,58 zwar nur geringfügig besser als 2020 (3,66). Allerdings schneidet Darmstadt im Vergleich mit anderen Städten gleicher Größenordnung deutlich besser ab und springt hier von Platz 7 auf Platz 3, also sozusagen aufs Treppchen.

Dass für die Stadt Darmstadt auch 2020 eine detaillierte Auswertung zur Verfügung steht, erlaubt uns, die Ergebnisse zu vergleichen und wir werfen mal einen Blick auf die eine oder andere Kategorie.

Kurz gesagt hat sich die Bewertung in nahezu allen Kategorien und bei der überwiegenden Anzahl der Einzelfragen – wenn auch nur geringfügig – verbessert. Dabei kann man keine Kategorie besonders hervorheben. In absoluten Zahlen schneiden die Bereiche „Fahrad- und Verkehrsklima“ mit 3,3 sowie – nicht ganz überraschend – „Infrastruktur Radverkehrsnetz“ mit 2,8 am besten ab. Das spiegelt wohl die Anstrengungen wider, die die Stadt Darmstadt nicht erst seit 2020 unternimmt, um die Bedingungen für den Radverkehr zu verbessern.

Kommentare zu Darmstadt

Neben den Antworten auf die insgesamt 27 Fragen hatten die Teilnehmer*innen die Möglichkeit, Kommentare abzugeben. Diese Möglichkeit wurde in immerhin 422 der 1.029 Fragebogen genutzt. In den Kommentaren finden sich durchaus konkrete und meist auch sachliche Anregungen, was man wo veranlassen könnte. Das hat uns gefallen.

So gibt es z. B. Kommentare zu folgenden Themen:

- zur Verkehrsführung,
- häufig Ampelschaltungen (bitte Dunkel-Dunkel, zumindest nicht Dauergrün für Autos)
- Gehwegparken
- Überholabstand
- Rücksichtslose Radler
- Abruptes Ende von Radwegen (und Fahrradstraßen)
- Gegenseitiger Respekt statt Eigennutz
- Der ADFC fällt bei uns verbal unangenehm auf.
- ... und weitere Einzelthemen

Die Ergebnisse im Landkreis Darmstadt-Dieburg

Hatten sich bei der letzten Befragung 2020 im Landkreis Darmstadt-Dieburg noch sechs Kommunen für eine detaillierte Auswertung qualifiziert, so waren es 2022 bereits zehn. Ein deutlicher Aufwärtstrend, der hoffentlich anhält. Ein kurzer Blick auf die Details: Bei einigen Städten und Kommunen können wir mit den Ergebnissen von 2020 vergleichen. In allen Kommunen außer Griesheim haben sich (deutlich) weniger Menschen an der Umfrage beteiligt. Allgemein fällt auf, dass dort, wo es Initiativen für besseren Radverkehr gibt, auch mehr Fragebogen ausgefüllt werden.

Alsbach-Hähnlein

Alsbach-Hähnlein belegt mit einem Schnitt von 3,7 auf Anhieb den dritten Platz im Landkreis. Besonders gut schneidet dabei mit 3,4 der Themenkomplex „Infrastruktur Radverkehrsnetz“ ab. Die Kommentatoren schätzen Radfahren teilweise als gefährlich ein (Hauptstraße) und monieren, dass sich nichts verbessert.

Dieburg

Dieburg schneidet gegenüber 2020 geringfügig schlechter ab. Das gilt für alle Themenkomplexe. Die besten Ergebnisse gibt es in den Bereichen „Fahrrad- und Verkehrsklima“ sowie „Infrastruktur Radverkehrsnetz“. In den Kommentaren wird moniert, dass die Gefahr u.a. von Schutzstreifen ausgeht.

Griesheim

In Griesheim merkt man deutlich, dass die Initiative Fahrrad-Freundliches Griesheim (IFFG) zur Teilnahme eingeladen hatte. So hat sich die Anzahl der ausgefüllten Fragebogen mehr als verdoppelt. Bemerkenswert ist auch die beachtliche Verbesserung auf 3,66 (2020 3,84). Dazu trägt am deutlichsten die Kategorie „Stellenwert des Radverkehrs“ bei (0,37). Und das ist sicher den Aktivisten der IFFG sowie dem Engagement der Stadt Griesheim zu verdanken.

Groß-Umstadt

Groß-Umstadt belegt einen Mittelplatz (3,95) innerhalb gleich großer Kommunen in Hessen. Gut wird dabei das „Fahrrad- und Verkehrsklima“ (3,7), besonders schlecht der „Stellenwert des Radverkehrs“ (4,4) bewertet. Massiv sind in den Kommentaren die Forderungen nach Radwegen innerhalb der Kommune, besonders aber nach Raibach.

Mühlthal

Auch Mühlthal verzeichnet mit 4,24 (4,04) leider eine deutliche Verschlechterung, die beim Thema „Fahrrad- und Verkehrsklima“ (-0,31), „Sicherheit beim Radfahren“ (-0,38) sowie „Stellenwert des Radverkehrs“ (-0,34) am deutlichsten ausfällt. Dazu hat sich die Anzahl der abgegebenen Fragebogen um rund 25 % reduziert. Das Fehlen von Radwegen innerhalb der Gemeinde und in die einzelnen Ortsteile wird in den Kommentaren sehr beklagt.

Münster

Münster qualifiziert sich mit der Gesamtnote 3,85 für eine detaillierte Auswertung. Die Bewertung der Einzelthemen streut allerdings zwischen 3,5 und 4,2. In den Kommentaren finden sich Statements zu fahrradunfreundlicher Ampelschaltung, fehlender Radinfrastruktur und allgemeiner Rücksichtslosigkeit im Verkehr.

Pfungstadt

Pfungstadt hat mit Mühlthal die niedrigste Bewertung (4,24) im Landkreis Darmstadt-Dieburg. Am schlechtesten fällt dabei die Wertung beim Thema „Stellenwert des Radverkehrs“ (4,6), am besten bei „Infrastruktur Radverkehrsnetz“ (3,9) aus. Kommentiert werden u. a. der Vorrang von Parkplätzen vor der Fahrradinfrastruktur sowie fehlende oder unzulängliche Radwege.

Roßdorf

Das Ergebnis in Roßdorf hat sich mit 4,1 (3,83) deutlich verschlechtert. Dazu tragen alle Kategorien bei, am stärksten das Thema „Fahrrad- und Verkehrsklima“ (0,48). Dort fallen am meisten die Einzelthemen „Medienberichte“ (0,64) sowie „Werbung für das Radfahren“ (0,58) ins Gewicht. In den Kommentaren wird

u. a. ein fehlendes Radverkehrskonzept für Roßdorf moniert.

Seeheim-Jugenheim

Seeheim-Jugenheim erhält eine Bewertung von 3,95. Die Bewertung der Einzelthemen variiert zwischen 3,5 und 4,5 ähnlich stark wie in Münster. Die Kommentare bemängeln z. B. die unzulängliche Radinfrastruktur zwischen den Ortsteilen.

Weiterstadt

Bei Weiterstadt fällt zunächst auf, dass die Anzahl der Bewertungen von 189 auf 55 massiv zurück gegangen ist. Damit einher geht die deutliche Verschlechterung des Gesamtergebnisses auf 3,91 (3,61). Jede Kategorie wird mit rund 0,4 Punkten schlechter bewertet. Lediglich die Themen „Fahrrad- und Verkehrsklima“ (-0,24) und „Infrastruktur Radverkehrsnetz“ (-0,1) schneiden etwas besser ab. Fehlende Radwege, besonders die Verbindung nach Darmstadt sowie der Vorrang fürs Auto sind Themen in den Kommentaren.

Kommentare zum Landkreis Darmstadt-Dieburg

In den Kommentaren zum Landkreis Darmstadt-Dieburg wiederholen sich die Forderungen nach (mehr) Radwegen, Sicherheit für den Radverkehr, aber auch mehr Rücksicht besonders für schwächere Verkehrsteilnehmer*innen.

Wir würden uns freuen, wenn die Kommentare in den Kommunen aufmerksam gelesen und die darin enthaltenen Anregungen umgesetzt würden. So werden sich sicher Bürger*innen an der Erstellung von Radverkehrskonzepten beteiligen, wenn sie dazu eingeladen werden.

Die Ergebnisse im Odenwaldkreis

Da es im Odenwaldkreis keine Orts- oder Kreisverbände des ADFC gibt, betreut der ADFC Darmstadt-Dieburg den Odenwaldkreis seit einiger Zeit mit. Deshalb haben wir natürlich auch einen Blick auf die Umfrageergebnisse im Odenwald geworfen.

Michelstadt

Wir freuen uns, dass zumindest Michelstadt mit 65 ausgefüllten Fragebogen das geforderte Quorum erfüllt hat. Das ist mit Sicherheit den unermüdlichen Bemühungen unterschiedlicher Bündnisse vor Ort zu verdanken, die sich auch bei der Sammlung von Unterschriften für ein Verkehrswendegesetz in Hessen engagiert haben.

In der Bewertung schneidet Michelstadt mit 4,22 leider ähnlich schlecht ab wie Pfungstadt und Mühlthal. Es ist also noch viel Luft nach oben. Auch in Michelstadt ist die Forderung nach mehr und besseren Radwegen nicht zu überhören.

Zusammenfassung

Betrachtet man die Durchschnittswerte aller Befragungen, fällt auf, dass diese nicht besonders gut sind. Nach Schulnoten wäre für die meisten Städte und Gemeinden die Versetzung zumindest (stark) gefährdet. Bundesweit finden wir alleine 571-mal die Durchschnittsnote 4 und gar zweimal die Note 5. Das spiegelt natürlich die Einschätzung des Fahrradklimas wider. Ob die schlechten Wertungen letzten Endes auf eine gewisse „Meckerkultur“ schließen lassen oder schlicht und einfach die Ungeduld der Radfahrer*innen über die Langsamkeit von Veränderungen zeigen, kann ich hier nicht beantworten. Auf jeden Fall werden wir auch bei der nächsten Auflage des Fahrradklima-Tests 2024 dazu beitragen, dass in noch mehr Kommunen noch mehr Fragebögen zur Auswertung vorliegen.

Klaus Görgen

Verkehrswende in Hessen?

Fehlannonce und Stillstand bei Schwarz-Grün in Wiesbaden

70.000 Unterschriften für ein Volksbegehren über die Verkehrswende und eine medienwirksame Sternfahrt nach Wiesbaden Ende August letzten Jahres haben die Landespolitik im Vorfeld der nächsten Landtagswahl wachgerüttelt. Die Opposition im Landtag hat die schwarz-grüne Landesregierung insbesondere wegen des Rückstands der Radverkehrsinfrastruktur scharf kritisiert. Wir sind ja schon mitten im Wahlkampf, wenn auch noch nicht offiziell.

Die Landesregierung hat das Volksbegehren nicht zugelassen, weil der vorgelegte Gesetzesentwurf aus ihrer Sicht nicht verfassungskonform sei. Daraufhin haben die drei Vertrauenspersonen der Initiative für das Volksbegehren Beschwerde beim Hessischen Staatsgerichtshof eingelegt. Das Verfahren läuft noch. Darüber haben wir in der letzten Ausgabe schon berichtet.

Am 15. Februar hat die Landesregierung den Entwurf eines sogenannten Nahmobilitätsgesetzes in den Landtag eingebracht. Dabei hat die Landesregierung unter dem Begriff „Nahmobilität“ den ÖPNV komplett ignoriert. Der eingebrachte Entwurf enthält lediglich Bestimmungen für den Fuß- und Radverkehr, welche meistens als Richtlinien oder Erlasse ohnehin schon gelten. Neue Impulse für die Verkehrswende – Fehlannonce.

Der hessische Stillstand hat wohl tiefe Wurzeln. Laut Statistik des Fernstraßenbundesamtes hat Hessen rund 7.200 km Landesstraßen, wovon nur 818 km mit Radwegen ausgestattet sind – das sind gerade einmal 11,4%. Noch schlechter als Hessen



sind nur Rheinland-Pfalz mit 9% und Thüringen mit 6,6%. Hessen liegt damit im Tabellenkeller, weit hinter Spitzenreiter Schleswig-Holstein, wo zwei Drittel der Landesstraßen mit Radwegen ausgestattet sind.

Aber damit nicht genug: Seit 2014 sind in Hessen nur 27 km neue Radwege an Landesstraßen gebaut worden. Knapp 3 km pro Jahr! Ganze 2.130 Jahre bräuchten wir noch, um alle unsere Landesstraßen nachzurüsten. In Nordrhein-Westfalen sind hingegen im selben Zeitraum und unter drei recht unterschiedlichen Regierungskoalitionen (rot-grün, schwarz-gelb und schwarz-grün) über 700 km neue Radwege an Landesstraßen gebaut worden. Mit diesem Tempo könnten schon in 10 Jahren alle Landesstraßen in NRW mit einem Radweg ausgestattet sein.

Mögliche Erklärung: Das Kürzel „NRW“ stehe eigentlich auch für „Neue Radwege“. Armes Hessen!

Xavier Marc

Einladung zum Sommerfest des ADFC Darmstadt-Dieburg

Am 4. Juni 2023, 14 - 19 Uhr in der Grillhütte der TG 1875

Nach einer erfolgreichen Wiederbelebung des ADFC-Sommerfestes 2022 freuen wir uns auf eine Neuauflage am

Sonntag, den 4. Juni 2023 in der Zeit von 14 - 19 Uhr

Kranichsteiner Str. 175, 64289 Darmstadt

(Grillhütte der TG 1875), Details zur Anfahrt s.u.

Eintritt frei, aber über eine Kuchen spende würden wir uns freuen.

Was erwartet Euch außer vielen netten Leuten?

- Alkoholische & nicht alkoholische Getränke, ein leckeres Kuchenbuffet, heiße Würstchen im Brötchen
- Informationen, Tipps & Gespräche rund ums Fahrrad und den ADFC
- Fahrrad-Check, Fahrrad-Codierung, Touren-Angebot, Geschicklichkeitsparcours für Kinder und Erwachsene
- und und

Zwecks Planung bitten wir um Anmeldung mit Angaben zu den teilnehmenden Personen bis zum 22. Mai 2023 per Eintrag unter dem folgenden Link: <https://www.surveymonkey.de/r/2FF-NGXW>. Wer beim Fest mithilft oder einen Kuchen mitbringen will, kann dies dort eintragen.

Die Anfahrt

- Die Lokation des Sommerfestes 2023 befindet sich ca. 200 Meter südlich von der des Sommerfestes 2022. Es führt ein Stichweg von der Kranichsteiner Straße direkt zur Grillhütte – einfach die ADFC-Fahnen beachten. Man kann auch den Stichweg zur Lokation vom Sommerfest 2022 benutzen und diesen einfach weiterfahren.
- Anfahrt mit dem Fahrrad: Wir versuchen, Zubringertouren

von Dieburg, Seeheim und Weiterstadt zu organisieren. Bitte hierfür auf der ADFC-Homepage nachschauen.

- Anfahrt mit dem Bus: Von der Haltestelle Kastanienallee des H-Bus sind es zum Sommerfest nur ca. 3 Min. zu Fuß.

Wenn Ihr Fragen habt, könnt Ihr uns gerne eine E-Mail (sommerfest@adfc-darmstadt.de) schicken.

Wir freuen uns auf euch!

Das Planungs-Team und euer Vorstand



Foto: Fortuna Marx

Düsteres Bild des Radverkehrs in Seeheim-Jugenheim

Fahrradklima in der Gemeinde verschlechtert sich spürbar

Beim Fahrradklima-Test 2022 schneidet Seeheim-Jugenheim mit einer Gesamtnote von 3,95 ziemlich mittelmäßig ab. Das ist zudem eine halbe Note schlechter als 2012 bei der letzten Erhebung in der Gemeinde (damalige Gesamtnote: 3,43). Radfahrende klagen unter anderem über niedrigere Akzeptanz durch Autofahrende im Mischverkehr und mehr Falschparker auf Radwegen. Sie fühlen sich auf den Straßen der Gemeinde nicht (mehr) sicher.

Dieser Missstand erzeugt paradoxerweise mehr Autoverkehr und verschärft damit – am Ende jeder vermeidbaren Autofahrt – nur den bitteren Kampf um die wenigen Parkplätze direkt vor den Türen der Geschäfte.

Der Radverkehr hat in den letzten 10 Jahren trotzdem zugenommen, die ohnehin schon spärliche Radverkehrsinfrastruktur (inklusive Abstellanlagen) der Gemeinde Seeheim-Jugenheim ist aber in keinster Weise mitgewachsen. Seit Jahren investiert die Gemeinde nicht in die eigene Radverkehrsinfrastruktur. Die jüngste schlechte Note aus dem Fahrradklima-Test ist die Quidung dafür.

Brennpunkt Eltern-Taxis

Beispielhaft für dieses schlechte Standortmerkmal ist die Verkehrslage rund um das Schuldorf Bergstraße und die Tannenschule in Seeheim. Schultags um viertel vor acht rollt eine Eltern-Taxi-Blechlawine durch die engen Anliegerstraßen zu beiden Schulen.

Besonders besorgniserregend ist das Geschehen in einer Sackgasse, die zum Schuldorf-Campus führt und als Fahrradstraße ausgewiesen ist. Dort wird der Vorrang der Radfahrenden bei massivem Kfz-Aufkommen stets missachtet. Radfahrende Schüler*innen werden ohne ausreichenden Abstand überholt, Gehwege werden zum Ausweichen im Begegnungsverkehr befahren, am Ende der Sackgasse wird achtlos schnell gewendet. Beinahe-Unfälle sind dort keine Seltenheit; der Schutzengel von Dienst wird es irgendwann nicht mehr schaffen. Es ist nur eine Frage der Zeit, bis ein junger Mensch dort zu Schaden kommt.

Was tun Gemeinde und Landkreis dagegen?

Zwischen der Gemeinde als örtlicher Ordnungsbehörde und dem Landkreis als Schulträger (und nebenbei Unterer Verkehrsbehörde) besteht offensichtlich seit Jahren keine einvernehmliche Sicht darüber, wer dort wie zuständigkeitshalber einschreiten soll. Das sorgt für Unverständnis in breiten Bevölkerungskreisen.

Im vergangenen November haben wir uns als ADFC mit dem Bürgermeister der Gemeinde darüber unterhalten und ihm empfohlen, ein Verkehrssicherheitsaudit für diesen sensiblen Bereich einzuholen. Im Dezember teilte er uns mit, dass er die Hochschule Darmstadt damit beauftragt hat, worüber wir uns gefreut haben. Wenn die Politik nicht mehr kann oder will, soll ja die Wissenschaft einspringen und mit objektiven Erkenntnissen helfen. Wir hoffen dadurch auf baldige Vernunft und mittelfristige Entschärfung einer denkbar verfahrenen Gefahrenlage.

Wie geht es weiter?

Zum Schluss erhellen zwei neue Lichtblicke das bisher dunkle Bild.

Zum einen hat Hessen Mobil den Bau des Radwegs zwischen Darmstadt Eberstadt und Malchen an der L3100 für 2025 ange-



Foto: Sandra Diehm

Genernte Radfahrer protestieren gegen alltägliche Blockade durch Eltern-Taxis auf der Fahrradstraße zum Schuldorf Bergstraße.

kündigt. Darauf warten wir seit ca. drei Jahrzehnten!

Zum zweiten hat die Gemeindevertretung einen Betrag von 45.000 Euro für die Erstellung eines professionellen Radverkehrskonzepts für die Gemeinde freigegeben. Das Konzept kann am Schluss durch das Land zu 70 % gefördert werden, so dass die Gemeinde am Ende weniger als 15.000 Euro selbst tragen muss. Zudem ist ein solches Konzept Bedingung für die Förderung baulicher Maßnahmen für den Radverkehr durch das Land oder den Bund. Die bauliche Umgestaltung der besagten Fahrradstraße in Richtung Schuldorf, damit sie ihren Zweck im Schulverkehr endlich erfüllt, könnte wohl davon profitieren.

Xavier Marc

Termin vormerken!

Bürgermeisterwahl am 8. Oktober 2023
Welche Verkehrspolitik für Seeheim-Jugenheim?
Wir fragen, die Kandidat:innen antworten
im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung des ADFC
Darmstadt-Dieburg
am 27. September 2023 um 19 Uhr in der Bürgerhalle
Jugenheim

STADTRADELN 2023

Beim STADTRADELN dokumentiert man drei Wochen lang alle Kilometer, die man mit dem Fahrrad zurücklegt – sei es am eigenen Wohnort, dort wo man studiert oder arbeitet usw. Die letzten Jahren haben gezeigt, dass das STADTRADELN ein starkes Statement pro Fahrrad und eine Erfolgsgeschichte ist. Diese wollen wir 2023 fortsetzen. Wer dabei sein und mit dem Fahrrad Kilometer sammeln möchte, kann sich dem ADFC-Team anschließen (www.stadtrade1n.de/darmstadt). Das STADTRADELN findet in Darmstadt vom 12. Juni bis einschließlich 2. Juli statt. Die Kommunen, die aus dem Landkreis mitmachen, findet man unter <https://www.stadtrade1n.de/kommunen>.

Radverkehr im Odenwaldkreis

Wie Herausforderungen angepackt werden

Foto: Christopher Winkler, pixabay



Der Odenwald: Landschaftlich reizvoll, für Radfahrende jedoch auch mit Anstrengungen verbunden.

Radfahren im Odenwald war aufgrund der anspruchsvollen Topographie schon immer eine herausfordernde Angelegenheit und mit Anstrengungen verbunden. Zwar ermöglichten die Odenwälder Hänge, dass sich eine engagierte Mountainbiker-Szene etablieren konnte, der Alltagsradverkehr beschränkte sich jedoch meist auf die Tallagen entlang von Mümling oder Gersprenz. Die zunehmende Zahl von Pedelecs und E-Bikes sorgte schließlich dafür, dass die Anstiege Zug um Zug ihren Schrecken verloren und mancher Streckenabschnitt mit der elektrischen Unterstützung leichter zu meistern war. Gleichzeitig wurde deutlich, dass viele Verbindungen mit Straßenrädern nur schwer befahrbar sind und besonders talübergreifend teils erhebliche Netzlücken bestehen.

Der Kreistag beschloss im Jahr 2019, die Entwicklung eines kreisweiten Radverkehrskonzepts in Auftrag zu geben. Hierbei sollte das Ziel der Entwicklung eines kreisweiten Netzes zur Bündelung des überörtlichen Radverkehrs auf ausgewählten Routen verfolgt werden. Hieran waren alle 12 Städte und Gemeinden anzubinden, auch die meisten Ortsteile sowie die Knotenpunkte des ÖPNV sollten direkt an die definierten Haupt- und Nebenrouten angeschlossen werden.

Das Radverkehrskonzept (erstellt durch das Darmstädter Büro R+T Verkehrsplanung) beinhaltet nach seiner Fertigstellung nun rund 450 Maßnahmenvorschläge entlang der definierten Routen. Enthalten sind sowohl größere, kostenintensive als auch kleinere, schneller umsetzbare Maßnahmen in Baulastträgerschaft von Bund, Land, Kreis und Kommunen.

50.000 EUR für Sofortmaßnahmen entlang Kreisstraßen im Jahr 2023

Für Kreisstraßen wurde im Januar dieses Jahres ein erstes Sofortprogramm mit einem Kostenvolumen von 50.000 EUR auf den Weg gebracht. Hierbei handelt es sich in erster Linie um Beschilderungs- und Markierungsmaßnahmen sowie um Prüfungen zur Geschwindigkeitsbeschränkung. Gleichzeitig sollen Planungen für weitere Maßnahmen angestoßen werden, damit ein kontinuierlicher Fortschritt beibehalten werden kann. Parallel dazu soll der Dialog mit Hessen Mobil aufrechterhalten und der Wunsch nach mehr Radverkehrsförderung auf Odenwälder Bundes- und Landesstraßen verstärkt betont werden.

Verkehrsversuch auf Nahbereichsstraßen

Der Odenwaldkreis geht mit dem Radverkehrskonzept auch neue Wege: Die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, die sogenannte RAL, unterteilt Straßen nach deren Verkehrsbelastung in unterschiedliche Entwicklungsklassen (EKL) und liefert Hinweise zur baulichen Ausführung sowie Regelungen für den Radverkehr. Straßen der EKL 4 (Nahbereichsstraßen) sind im ländlichen Raum weit verbreitet. Eine Kombination aus geringer Fahrbahnbreite und einer niedrigen Verkehrsbelastung sorgt hier dafür, dass sich Radfahrende die Straße mit den Kfz teilen und keine separaten Radstreifen angelegt werden. Das Land Hessen hat die RAL zwar eingeführt, die EKL 4 bislang jedoch ausgenommen. Der Odenwaldkreis setzt sich dafür ein, dass Baulastträger künftig auch bei diesen Straßen auf verbindliche Regelungen zurückgreifen können. Die Durchführung eines Verkehrsversuchs auf einer Odenwälder Kreisstraße wurde durch das Hessische Verkehrsministerium mit dem Hinweis auf bestehende Forschungen außerhalb der Landesgrenzen abgelehnt. Der Odenwaldkreis wird den Fortschritt dieser Studien jedoch im Auge behalten und das Thema zu gegebener Zeit wieder aufgreifen.

Transparente Kommunikation

Neben der Umsetzung der Maßnahmen auf Kreisstraßen unterstützt der Odenwaldkreis seine Kommunen bei den bevorstehenden Herausforderungen, besonders im Bereich der Fördermittelakquise.

Auch die Öffentlichkeitsarbeit steht im Fokus. So ist eine Tabelle in Arbeit, anhand der die Priorisierung und der Umsetzungsstand der einzelnen Maßnahmen nachvollzogen werden können. Diese Tabelle wird künftig auf der Homepage des Odenwaldkreises <https://www.odenwaldkreis.de> einsehbar sein und regelmäßig aktualisiert werden.

Final soll das Konzept auch digital aufbereitet werden. Das sogenannte Bürger-GIS des Odenwaldkreises <https://gis.odenwaldkreis.de> soll als digitale Plattform durch einen Radverkehrsbereich ergänzt werden. Umfangreiches Kartenmaterial sowie zahlreiche Suchfunktionen sollen dafür sorgen, dass auch online ein attraktives Angebot entsteht.

Die Erwartungshaltung ist groß, der Weg zum fahrradfreundlichen Odenwaldkreis geebnet. Nun müssen die Ideen „lediglich“ noch in die Tat umgesetzt werden, damit die Odenwälder Hänge künftig problemlos gemeistert werden können.

Markus Linkenheil

Ein Pumptrack für Bickenbach

Da steckt Bewegung drin!

Es ist ein sonniger, warmer Vormittag und es herrscht reges Treiben. Während sich die einen ihre Badesachen schnappen, um im Freibad nebenan ins kühle Nass einzutauchen, legt der Rest die Protektoren an, setzt den Helm auf und taucht ein in den hügeligen Rundkurs.

Ungefähr so kann man es sich an einem schönen Sommertag vorstellen, wenn man zum Beispiel mal einen Abstecher zum Pumptrack nach Groß-Umstadt oder seit neuestem nach Eberstadt macht. Sobald es das Wetter zulässt, kommt Bewegung auf den Pumptracks, Skate- und Dirtparks der Umgebung auf. Und kommt man mal mit Insidern ins Gespräch, bestätigt sich schnell, was man vielerorts beobachten kann: Die Szene wächst.

Der Weg zum Ziel

Ob mit Stunt Roller, Skateboard oder BMX-Bike, die Kids haben Spaß sich zu bewegen und neue Sachen auszuprobieren. Dabei ist es beeindruckend und atemberaubend zugleich zu sehen, welche Kunststücke vollbracht werden. In der Regel fangen sie irgendwann an, sich dafür zu interessieren und sich auszuprobieren. Viele helfen sich dabei auch gegenseitig und lernen voneinander. So wird in einer coolen Umgebung das soziale Miteinander gestärkt und man lernt mitunter neue Leute kennen. Hierin sehen wir ein großes Potential, um nicht nur das sportliche Angebot in und für Bickenbach zu erweitern, sondern auch, um unseren Ort für unsere Kids attraktiver zu gestalten. Nach mehreren Jahren der Suche nach einer geeigneten Fläche sind wir nun gemeinsam mit dem Bürgermeister und dem Vorstand der SKG Bickenbach auf dem hiesigen Sportareal fündig geworden. Für Radsport begeisterte junge Menschen soll nun im Frühsommer ein neues niedrigschwelliges Bewegungsangebot entstehen.

Die Idee mit dem „P“

Will man auf dem Rad Koordination und Reaktionsvermögen stärken und verbessern sowie etwas für Kraft und Ausdauer tun und bei all dem Spaß an der frischen Luft haben, da bietet sich ein Pumptrack als Betätigungsfeld geradezu an. Aus diesem Grund haben wir das Projekt „Ein Pumptrack für Bickenbach“ ins Leben gerufen. Unser Pumptrack soll Anfänger*innen wie Fortgeschrittenen die Möglichkeit bieten, sich individuell weiterentwickeln zu können.

Pumptrack – Was ist das?

Unter einem Pumptrack kann man sich einen speziellen Rundkurs vorstellen, welcher je nach Ausführung mit aller Art radgebundenen Sportgeräten befahren werden kann. Ein solcher Rundkurs besteht im Wesentlichen aus wellenförmigen Elementen, einfachen Kurven und Steilkurven. Asphaltiert kann er z. B. mit dem Fahrrad, dem Roller oder mit Inlinern genutzt werden, wohingegen ein aus Erde und Lehm modellierter Track vorrangig für die Nutzung von Mountainbike oder BMX ausgelegt ist.

Beim Durchfahren kommt es zu einer stetig sich wiederholenden Abfolge von Be- und Entlastung, dem Pumpen. Mit dieser Zieh- und Drückbewegung des Körpers hält man aufgenommenen Schwung aufrecht. Pedaliert wird hierbei nicht. Mit dem ei-



Miteinander von Anfängern und Fortgeschrittenen auf dem Pumptrack am Bikepark in Zwingenberg (Bembelbahn).

Foto: Yannick Romswinkel

genen Tempo und mit jeder weiteren Runde wird man sicherer und mit der Zeit auch schneller. Die verschiedenen Variationsmöglichkeiten machen einen Track anspruchsvoll, so dass man in jedem Moment entscheiden kann, ob man z. B. eine leichte oder schwierigere Abfolge von Elementen nehmen will.

Konzept

Unser Pumptrack wird auf Erd-Lehm-Basis ausgestaltet. Er soll ein Ort sein von kreativer Bewegung, Stressabbau sowie ein Treffpunkt des sportlichen Miteinanders. Die Nutzung und Betreuung des Pumptracks ist durch eine eigens gegründete neue Abteilung in die bestehende Vereinsstruktur der SKG Bickenbach eingebettet. Perspektivisch gibt es Möglichkeiten zu Workshops, angeleiteten Trainings oder Ähnlichem. Unser Projekt befindet sich in der Entstehungsphase und die Finanzierung ist schon sehr weit fortgeschritten. Dennoch freuen wir uns über weitere finanzielle sowie tatkräftige Unterstützung. Wir sind offen für Ideen, um unser Projekt zu entwickeln und zu gestalten und wer Interesse daran mitzuwirken, ist herzlich eingeladen.

Michael Sparenberg | Abteilung Jump & Pump der SKG Bickenbach
<https://gesamtverein.skgbickenbach.de/jump-and-pump>



Foto: Shapetastic Crew

Familienradtouren beim ADFC Darmstadt-Dieburg

Gestern noch „normale“ Mama, heute ADFC-TourGuide. Wie konnte das nur passieren?



Foto: ADFC April Agentur

Ab Juni geht der ADFC mit coolen Mädels und Jungs auf Radtour.

Die Frage „Wie kommst Du als normale Mama dazu, als TourGuide ADFC-Touren für Kinder anzubieten?“ werde ich augenblicklich von vielen Mitteltern gefragt. Insgeheim frage ich mich das manchmal auch. So sieht meine persönliche Rekapitulation aus.

Wir als Familie fahren gerne und viel Rad. Unser Sohn, der inzwischen sechs Jahre alt ist, kurvt mit seinem Kinderrad echt flott und ist bereits ziemlich ausdauernd unterwegs. Gerne fahren wir mal nachmittags oder am Wochenende zu für Kids attraktiven Zielen. Inzwischen haben wir einen Standard an Wegen und Zielen für unsere Ausflüge. Und natürlich sind wir immer an neuen Ideen interessiert, wohin so eine Radtour gehen könnte. Also habe ich mich letztes Jahr auf die Suche nach geführten Touren für Kinder gemacht, um neue spannende Ziele zu finden. In Darmstadt war aber kein „Fitzelchen“ Kinderradtour zu finden. So habe ich mich als ADFC-Mitglied an den ADFC Darmstadt-Dieburg gewandt und gefragt „Warum gibt es denn so was nicht?“. Verbunden mit der Aufforderung „Macht doch mal bitte was“.

First Contact

Sehr geschickt wurde ich daraufhin von Vorstandsmitglied Helga Hofmann in ein Eiscafé gelockt. Bei einem Cappuccino tauschten wir uns über die Bedürfnisse von Kindern bei Radtouren aus. Schnell waren wir schon bei einem Rahmenkonzept: Wie lange sollten die Strecken sein, welche Ziele sind für Kids attraktiv, wo kann man auf autoarmen (besser autofreien) Wegen ohne nennenswerte Steigung radeln und dergleichen mehr. So entstand innerhalb von einer Stunde die Grobplanung und auch der Name: ADFC-Familienradtour. Da nun im Prinzip schon das Tourenkonzept stand, war die Frage nach dem „Wer?“ auch schnell geklärt. Nämlich wie immer der, der fragt! Oder in diesem Fall, die die fragt.

Ideenentwicklung und Unterstützung

Bei einer familieninternen Befragung waren schnell die ersten drei konkreten Ziele ausgemacht: Fabiennesteig beim Kalkofen, Waldspielplatz in Griesheim und der Spielplatz am Oberwaldhaus. Verbunden wurden diese Ziele mit weiteren Highlights wie

einem Erdbeerfeld zum selber Ernten oder bei der Tour im Sommer Plantschen an einem Bach. An dieser Stelle muss ich zugeben, dass die Planung sehr nach unseren persönlichen Vorlieben gestrickt ist, und ich hoffe auf viele Kinder und Eltern, die ähnlich ticken und genau an so was viel Freude haben.

Bald konnte eine weitere Unterstützerin gewonnen werden. Antje, Aktive unter anderem bei Parents for Future, fand den Einstieg und lieferte gleich praktische Ergänzungen zu den geplanten Routen wie dem Stopp am Ruthseebach. Sie wird bei zwei der drei geplanten Touren mitfahren.

TourGuide-Seminar

Unser Gerüst für die zukünftigen Familientouren stand nun schon auf sehr konkreten Beinen. Eine Vorstellung beim Vorstand erfolgte und wurde dort sehr positiv aufgenommen. Meine Anfrage, ob ich mich zum TourGuide-Seminar anmelden durfte, wurde mit Ja beantwortet.

So fuhr ich Mitte März 2023 mit drei weiteren Anwärtnerinnen unseres Kreisverbandes nach Bad Homburg zum TourGuide-Lehrgang. Dort wurde mir eine solide Grundlage zu den Themen

- G1 Grundlagen der Tourenplanung,
- G2 Kommunikation und Leiten von Gruppen und
- G3 Recht und Haftung

vermittelt. Ausführlicher als normal gingen die Referenten*innen auf das Thema „Kinder im Straßenverkehr“ und den damit verbundenen Haftungsfragen ein.

Das Highlight war die praktische Anwendung des Gelernten bei der Praxistour durch die mondänen Viertel in Bad Homburg. Dort durfte sich jede*r Teilnehmer*in als TourGuide und Co-TourGuide beweisen. Das war auf den unbekanntenen Wegen doch schon sehr herausfordernd, vor allem, weil „Notfälle“ und außergewöhnliche Situationen eingebaut waren.

Dankenswerterweise wurde in der Woche nach dem TourGuide-Seminar vom ADFC in Darmstadt ein erster Hilfskurs organisiert, auf dem ich einen Platz ergatterte. Damit waren alle Voraussetzungen für mein TourGuide-Zertifikat erfüllt. Ich habe es also geschafft und bin nun ein zertifizierter ADFC-TourGuide.

Wie geht es nun weiter?

Im TourGuide-Seminar wurden verschiedene Tourenplanungstools vorgestellt und ich bin nun am „Komooten“ und Verfeinern der geplanten Wege, auch mit Hilfe von Antje und einer Unterstützerin aus dem Lehrgang.

Am 3. Juni, dem Tag vor unserem ADFC-Sommerfest, steigt die erste ADFC-Familienradtour zum Fabiennesteig. Für diese Aufgabe als TourGuide fühle ich mich gut gerüstet, aber eine gewisse Nervosität vor dem ersten Mal als Verantwortliche für eine Radgruppe – und dann auch noch mit Kindern – spüre ich dennoch. Ich hoffe bei allen drei Touren auf zahlreiche begeisterte Kinder, die Neues entdecken wollen und viel Freude am Radfahren haben.

Wer von euch Kids ab 6 Jahren hat und mitfahren möchte, kann sich unter familie@adfc-darmstadt.de anmelden. Wer Ideen für weitere Touren hat oder auch mal als Unterstützer*in dabei sein möchte, kann mich ebenfalls gerne anschreiben.

Ulrike Menzel

Tandemfahren mit visuell eingeschränkten Menschen

Ein Angebot der Tandemgruppe des VSG Darmstadt 1949 e.V.

Menschen mit visuellen, aber auch leichten körperlichen oder neurologischen Einschränkungen erfordern bei vielen Sportarten besondere Aufmerksamkeit, ohne die ihre Teilnahme, insbesondere an Outdoor-Aktivitäten, nur schwer oder gar nicht möglich ist: so auch beim Fahrradfahren. Aber es gibt ja Tandems!

Tandems sind in verschiedenen Bauformen auf dem Markt, meist als „normale“ einspurige verlängerte Fahrräder ohne Motor, auf denen der/die Fahrer*in, in unserem Sprachgebrauch „Pilot*in“ (im englischen „driver“) und Sozios/Sozia, bei uns „Co-Pilot*in“ (englisch „stoker“), hintereinander sitzen und gemeinsam in die Pedale treten. Tandems sind keine Leichtgewichte und können mit Pilot*in und Co-Pilot*in und etwas Gepäck durchaus 200 kg Gesamtgewicht auf die Waage bringen. Eine gute Schaltung und sehr effektive Bremsen, möglichst hydraulische Scheibenbremsen, sind daher erforderlich.

Die Tandemgruppe

Die Tandemgruppe des VSG Darmstadt 1949 e.V. nutzt für ihre Tagestouren ausschließlich „normale“ Tandems. Ein privates E-Tandem ist seit kurzem auch dabei. Das Ziel der Gruppe ist es, Menschen mit Einschränkungen sportliches Fahrradfahren zu ermöglichen, allerdings ohne Leistungsanspruch. Eine gewisse Grundkondition der Teilnehmenden und der Wille, sich sportlich aktiv zu betätigen, sind Voraussetzung.

So geht Tandemfahren

Fahrrad fahren bedeutet normalerweise: aufsteigen und losfahren. Das Tandemfahren mit Menschen mit Einschränkungen erfordert, zumindest anfangs, besondere Vorgehensweisen. Das beginnt bereits bei der Überprüfung der Tandems durch die Pilot*innen auf volle Funktionstüchtigkeit und beim richtigen Einstellen von Sattel (nicht zu hoch, vor allem nicht zu tief) und ggf. Lenkerposition. Beim Aufsteigen halten die Pilot*innen das Tandem und helfen den Co-Pilot*innen beim Aufsteigen ins Sitzen, erst danach steigt er/sie selber auf. Vor dem Anfahren, zur Stabilisierung auf dem Sattel sitzend (beide!) und mit einem Fuß auf dem Boden, überzeugen sich die Pilot*innen, dass sich die synchron verbundenen Pedale auf einer Seite auf einer 10 Uhr-Position befinden und beide einen Fuß auf das jeweils obere Pedal gesetzt haben. Die Pilot*innen geben das Startzeichen und beide treten gleichzeitig an.

Vorausschauendes Fahren ist besonders wichtig

Vorausschauendes Fahren ist eine Hauptaufgabe der Pilot*innen. Ebenso das Ansagen aller Fahrmanöver wie Schalten, Hin- und Herbewegen auf scharfe Kurven (links/rechts) sowie starke Steigungen oder Gefälle, besondere Bodenbeschaffenheiten (Unebenheiten, Kies, Sand etc.), Bremsen, Anhalten oder vor Ampeln, Absteigen (zuerst die Co-Pilot*innen). Denn immer bedenken: Die Co-Pilot*innen können die Situation und erforderliche Manöver nicht selbst realistisch erfassen und einschätzen. Die Pilot*innen haben die Verantwortung für das Tandem; die Co-Pilot*innen verlassen sich ganz auf die Pilot*innen. Das gegenseitige Vertrauen baut sich aber i.d.R. schnell auf und ist bald selbstverständlich, ebenso wie die Begleitung auch abseits des eigentlichen Tandemfahrens - sei es beim Bestellen im Einkehrlokal oder beim Gang zur Toilette. Aber ganz wichtig und keine Sorge: Zeit und Gelegenheit sich beim Fahren über alles Mögliche zu unterhalten



Foto: Hans-Jürgen Henkel

Tandemgruppe on Tour

bleibt allemal und ist ein Grundelement unseres gemeinsamen Fahrens, ebenso Geselligkeit bei der immer vorgesehenen Einkehr. Denn Spaß soll das Ganze ja auch noch machen, und tut es auch!

Stimmen der Teilnehmer*innen (in Auswahl)

Jutta Käsmeier (Co-Pilotin): „Für mich als visuell Eingeschränkte sind die Ausfahrten der Tandemgruppe eine sehr schöne Möglichkeit, Fahrrad zu fahren. Die Tandemgruppe ist eine tolle Gruppe mit Wohlfühlfaktor. Immer bleibt ein positives Gefühl nach dem Erlebten!“

Volker Stein (Pilot und Einzelradler): „Das Tandemfahren in der Gruppe macht mir sehr viel Spaß. Neben der Bewegung an der frischen Luft ist dies der tolle Austausch mit den anderen Mitfahrer*innen. Insbesondere die Gespräche mit den visuell eingeschränkten Teilnehmer*innen sind sehr bereichernd. Die anderen Schwerpunkte bei der Sinneswahrnehmung sind für mich sehr beeindruckend.“

Eva Gräbener (Tourenleitung): „Mein Engagement für die Tandemgruppe hat mehrere Beweggründe. Ich fahre gerne und viel Fahrrad und bewege mich häufig draußen im Freien. Ich habe viele Jahre Sport unterrichtet und arbeite sehr gerne mit Gruppen. Es macht mir Freude auch Menschen mit Handicap für den Sport zu begeistern. Das soziale Engagement tut mir selbst auch gut und ich bleibe gerne in Kontakt mit der Gruppe.“

Hans-Jürgen Henkel und Solveigh Matthies

Die VSG-Tandemgruppe

Die VSG-Tandemgruppe trifft sich zwischen März und Oktober alle zwei bis drei Wochen für gemeinsame Radtouren. Die Strecken variieren zwischen 30 und 65 km. Ziele sind immer Gaststätten oder Biergärten zur Einkehr. Neue Interessent*innen mit und ohne Einschränkung, die mitradeln oder sich ehrenamtlich engagieren wollen, sind immer herzlich willkommen! Die nächste Tour findet statt am 27.05.2023. Weitere Informationen:

<https://www.vsg-darmstadt.de/home/tandemgruppe>

Die ADFC-TourGuide-Zertifizierung

Betrachtung eines Themas, das den ADFC bewegt

Foto: ADFC / Deckbar



Ob TourGuides ausgebildet sein müssen, diese Frage bewegt derzeit viele Aktive.

Ab 2027 gilt: Wer eine ADFC-Radtour anbieten möchte, muss zertifizierter TourGuide sein. Diese Entscheidung erhitzt die Gemüter – auch bei uns im KV Darmstadt-Dieburg. Im Nachfolgenden beleuchten wir die Hintergründe und die Diskussion rund um die TourGuide-Zertifizierung.

Weltweit gilt der ADFC als einer der größten Anbieter geführter Radtouren. Darauf können alle, die dazu durch die Organisation und Durchführung von Touren beitragen, stolz sein. Die Radtouren sind neben dem verkehrspolitischen Engagement eines unserer Kernangebote. Sie prägen die Außenwirkung des ADFC ganz erheblich.

Das Tourenprogramm erholt sich von der Pandemie

Nachdem die Pandemie zu einem Einbruch im Tourenangebot geführt hatte, zeichnet sich für 2023 eine ausgesprochen positive Entwicklung ab. In Darmstadt und im Landkreis werden dieses Jahr 23 Tourenleiter*innen mehr als 100 (!) Radtouren anbieten. Auf dem Programm stehen bewährte Angebote genauso wie neue Formate. Hier sind exemplarisch die Familienradtouren mit Kindern zu nennen. Als Vorstand freut uns zudem ganz besonders, dass wir mehrere neue Aktive gewinnen konnten, die sich zum TourGuide zertifizieren ließen und Touren anbieten.

Vor der Zertifizierung kommt die Ausbildung

Die Bundeshauptversammlung (BHV) ist das höchste Organ im ADFC. Dort werden strategische Entscheidungen getroffen. Bereits 2015 befasste sich die BHV mit dem Thema und stellte damals die Weichen für die heutige TourGuide-Ausbildung. Die Idee: Überall wo ADFC „drauf steht“, soll ein einheitliches und verlässliches Qualitätsniveau erreicht und gehalten werden.

Seither wurde die Qualifizierung als TourGuide etabliert und kontinuierlich weiterentwickelt. Derzeit ist sie ein Angebot, aber keine Verpflichtung. Dies soll sich in knapp vier Jahren ändern. Der Bund-Länder-Rat (BLR) ist im ADFC das Gremium, das für Beschlüsse rund um die Ausgestaltung der TourGuide-Ausbildung zuständig ist. Dort wurde im September 2022 folgende Entscheidung getroffen: Ab 2027 können nur noch solche Radtouren öffentlich beworben werden, die von zertifizierten TourGuides durchgeführt werden. Nicht zertifizierte TourGuides können weiterhin Touren führen – unter Mitgliedern als „Freunde für Freunde“-Touren.

Die Zertifizierung erhält, wer an einem Wochenend-TourGuide-Kurs teilnimmt und innerhalb von drei Monaten einen Erste-Hilfe-Kurs besucht. Alternativ zum Präsenzkurs kann die Ausbildung online absolviert werden. Lediglich die Radtour mit praktischen Übungen, die immer dazu gehört, findet vor Ort statt. Nach drei Jahren kann das Zertifikat durch die Teilnahme an einem in der Regel eintägigen Refresh-Kurs zu ganz verschiedenen Themen – z. B. ADFC-Basics, Pedelectouren oder Verkehrssicherheit – und einen erneuten Erste-Hilfe-Kurs verlängert werden. Wer bereits Tourenleitungserfahrung mitbringt, kann bis Ende 2023 eine verkürzte Ausbildung absolvieren.

Warum zertifizieren?

Aus ADFC-Sicht ist die Entscheidung zur verbindlichen Aus- und Weiterbildung eine Maßnahme der Qualitätssicherung und -Entwicklung. Der ADFC schlägt damit den Weg ein, den andere im Sportbereich tätige Vereine längst schon beschritten haben. Die Qualifizierung von TourGuides ist auch deshalb sinnvoll, weil viele Menschen erst über die Radtouren zum ADFC finden. Wenn die erste ADFC-Begegnung bei einer Radtour gut verläuft, kann diese positive Erfahrung ein Türöffner hin zum ADFC sein. Umgekehrt werden Menschen, die sich für den ADFC interessieren, abgeschreckt, wenn ihre Tourenleitung z. B. kaum etwas über den ADFC weiß.

Kritik

Manche Tourenleiter*innen sind seit Jahrzehnten „im Geschäft“. Sie haben auf ihren Touren so viel erlebt, dass man zu recht die Frage stellen kann: Warum müssen sie ab 2027 eine verpflichtende Ausbildung durchlaufen? Einer unserer langjährigen und besonders aktiven TourGuides kritisiert die BLR-Entscheidung v.a. deshalb, weil er den Zwang zur Zertifizierung als mangelnde Wertschätzung der eigenen Erfahrung wahrnimmt. Diese Kritik ist ernst zu nehmen – nicht zuletzt deshalb, weil sie keine Einzelstimme ist.

Ein weiteres Argument ist, dass der Aufwand für die Ausbildung zu hoch ist, wenn man nur wenige Touren pro Jahr anbietet. Aus TourGuide-Sicht ist dieser Einwand nachvollziehbar. Aus Teilnehmersicht kann man jedoch dagegen halten, dass ein TourGuide immer qualifiziert sein sollte, unabhängig von der Zahl der Touren, die er*sie anbietet.

Zusätzlich wird immer wieder angeführt, dass man bei der nach drei Jahren fälligen Nachzertifizierung nichts oder nur wenig Neues lerne. Dies muss nicht gegen die Zertifizierungssicht per se sprechen, sondern ist eine Aufforderung an den ADFC, für ein abwechslungsreiches und vielfältiges Refresh-Programm zu sorgen, so dass auch erfahrene TourGuides für sie interessante Refresh-Seminare belegen können.

Zustimmung

Auf der anderen Seite nehmen wir in unserem Kreisverband auch Zustimmung wahr, ganz besonders bei den neuen TourGuides. Sie verweisen auf die Sicherheit, die ihnen die Ausbildung gibt, und betonen den Stellenwert, den der Austausch mit den anderen Kursteilnehmer*innen – darunter auch zahlreiche „alte Hasen“ – hätte.

Einen dieser „alten Hasen“ habe ich interviewt und die Frage gestellt, wie er sich zur Entscheidung des ADFC positioniere. Er bietet seit weit über 20 Jahren Touren an und ist in dieser Zeit in

die Aufgabe hineingewachsen. 2021 hat er sich zertifizieren lassen und ist voll des Lobes über die Ausbildung. Er hebt besonders den „Komplettüberblick über die verschiedenen Bereiche rund um das Tourenangebot“ hervor – angefangen bei der Leitung einer Gruppe bis hin zu rechtlichen Fragen. „Aus meiner Sicht ist die Entscheidung zur verbindlichen Qualifizierung gut. Der Kurs hält einen zur Reflexion an.“, fasst er sein Statement zusammen. Dies kann ich als ebenfalls zertifizierter TourGuide nur unterstreichen. Obwohl ich Erfahrungen in der Erwachsenenbildung mitbringe, habe ich in meiner Ausbildung viel mitgenommen. Im TourGuide-Seminar lernt man nicht nur von den Ausbilder*innen, sondern auch voneinander.

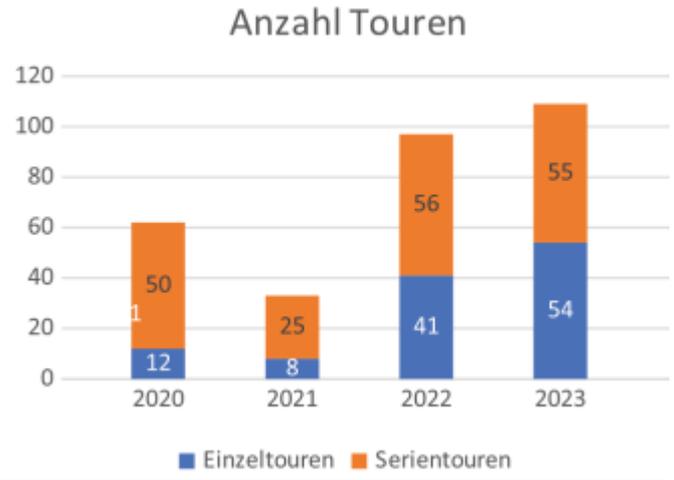
Die Haltung des KV Darmstadt-Dieburg und Neues vom BLR

Der Vorstand des ADFC Darmstadt-Dieburg nimmt eine differenzierte Haltung ein. Grundsätzlich trägt er die Entscheidung des Bund-Länder-Rates mit, sieht jedoch Handlungsbedarf in Bezug auf die Ausgestaltung. Derzeit finden z. B. zweimal jährlich TourGuide-Seminare in Bad Homburg statt, die häufig ausgebucht sind. Es muss unseren TourGuides jedoch leicht gemacht werden, sich zertifizieren zu lassen – sonst denken sie gar nicht darüber nach. Wir benötigen deutlich höhere Ausbildungskapazitäten und ein dezentrales Angebot vor Ort.

Ich empfinde die BLR-Entscheidung als noch nicht rund. Derzeit fehlt vor allem ein schlüssiges Umsetzungskonzept. Dafür haben wir aber noch fast vier Jahre Zeit. Wir befinden uns mitten im Prozess. Dies lese ich nicht zuletzt daran ab, dass der BLR die Kritik aufgenommen und sich in seiner März-Sitzung damit befasst hat. So wie ich „unseren“ ADFC kenne, wird bis 2027 noch

einiges passieren. Die Aktiven in den zuständigen Gremien werden sich die Köpfe heiß reden. Meine Erwartung: Zum Schluss wird es eine gute Lösung geben – auch für die langjährigen TourGuides – und die Zertifizierung wird spürbar niedrighschwelliger möglich sein als heute. Und dass eine Erste-Hilfe-Ausbildung regelmäßig aufgefrischt werden muss, darüber sollten wir gar nicht erst sprechen. Diese ist aus Sicht des Vorstands des ADFC Darmstadt-Dieburg gesetzt.

Helga Hofmann



Grafik: Helga Hofmann

Das Radtourenangebot erholt sich wieder von den pandemiebedingten Einbrüchen.

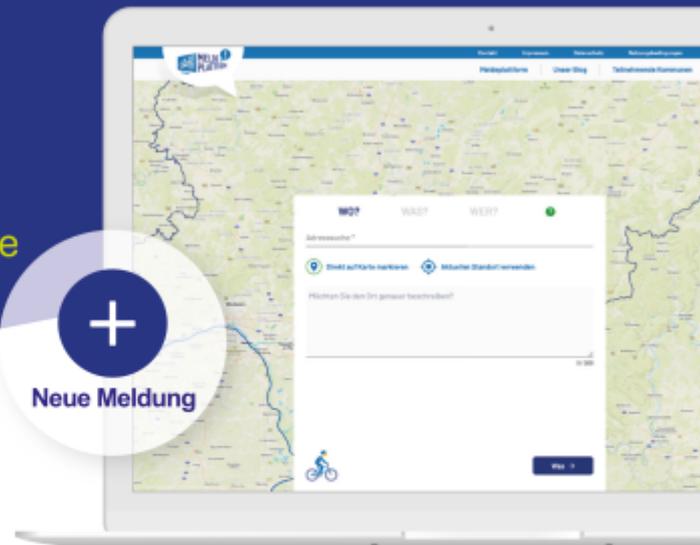
MELDEPLATTFORM RADVERKEHR

Mängel jetzt online melden!

Zu finden unter:
www.meldeplattform-radverkehr.de



Melden Sie jetzt mit wenigen Klicks Mängel wie Schlaglöcher, Scherben auf dem Radweg, fehlende Markierungen, verwirrende Wegweiser oder zugewachsene Wege. Schnell und unkompliziert.



- ▶ Problem verorten
- ▶ Mangel beschreiben
- ▶ Kontaktdaten angeben

Absenden



Es gibt viel zu tun, packen wir's an

Gesucht wird ...

Jeder Verein lebt von der ehrenamtlichen Tätigkeit seiner Mitglieder. Das ist beim ADFC Darmstadt-Dieburg nicht anders. Läs-terzungen formulieren Ehrenamt: wenig Ehre, viel Amt. Nein, so schlimm ist es nicht und je mehr Mitglieder sich die Aufgaben teilen, desto mehr können wir gemeinsam bewegen.

Wie sehen Mitglieder ihren Verein?

Da gibt es viele Sichtweisen, aber eines scheinen sie alle gemeinsam zu haben:

- Wir müssten ja mal ...
- Will der Vorstand nicht mal ...
- Warum macht unser Verein eigentlich kein ...
- Warum hat der Vorstand nicht längst ...

Die Liste der Vorschläge ist lang. Der ADFC Darmstadt-Dieburg braucht deshalb Menschen, die bereit sind, im Verein und darüber hinaus sichtbar zu werden und Aufgaben sowie Verantwortung zu übernehmen. Und deshalb suchen wir:

Redaktionsmitglieder für unser Magazin Kettenblatt

Du hältst das neue Kettenblatt gerade in der Hand. Da muss ich also nicht mehr viel erklären. Für das Magazin Kettenblatt suchen wir Mitglieder, die in der Redaktion mitarbeiten wollen.

Der ADFC Darmstadt-Dieburg gibt zweimal im Jahr das Magazin Kettenblatt heraus. Das Kettenblatt erscheint jeweils im Mai und im November. Es wird an ADFC-Mitglieder im Landkreis Darmstadt-Dieburg und im Odenwaldkreis, die Mitglieder des VCD Darmstadt-Dieburg sowie weitere Einzelpersonen und Institutionen verschickt. Die restlichen Exemplare der Auflage werden öffentlich ausgelegt (z. B. bei Alnatura) und bei Veranstaltungen verteilt.

Die Ausrichtung jeder Ausgabe wird vom Redaktionsteam festgelegt. Wir versuchen immer einen interessanten Mix zwischen Radpolitik, Vereinsarbeit und nützlichen Hinweisen zu anderen Themen zu finden. Du trägst als Mitglied des Redaktionsteams zur Ausrichtung unseres Magazins bei. Dazu trifft sich das Team für jede Ausgabe zwei- bis dreimal online oder im Fahrradbüro. Das Team arbeitet kollegial zusammen. Hierarchische Strukturen gibt es nicht. Hier die Stellenausschreibung:



Content Manager*in mit „leichter Feder“ für unseren Webauftritt

Die Website des ADFC Darmstadt-Dieburg ist unter <https://adfc-darmstadt.de> erreichbar. Damit sie attraktiv bleibt, müssen kontinuierlich Inhalte „erfunden“ und online gestellt werden. Dazu suchen wir Freiwillige, die interessante Neuigkeiten entdecken und mit „leichter Feder“ daraus kurze Texte produzieren.

Hier die Stellenausschreibung:



Koordinatorin „Schrauberinnenkurse“, Koordinator „Schrauberkurse“

Der ADFC Darmstadt-Dieburg hat mit großem Erfolg im Jahr 2022 mehrere „Schrauberinnenkurse“ unter dem Motto „Von Frauen für Frauen“ veranstaltet. Eine ausgebildete Fahrradmechanikermeisterin hat interessierten Frauen die Grundlagen der Fahrradreparatur vermittelt. Auch im Jahr 2023 werden wir wie-

der solche Kurse veranstalten. Mehrfach im Jahr finden Kurse statt, meist am Samstag. Zusätzlich planen wir, solche Kurse auch als „gemischte Kurse“ oder reine Männerkurse anzubieten. Dann unter dem Motto „Von Männern für Männer“. Wir suchen je eine Koordinatorin sowie einen Koordinator. Hier die Stellenausschreibung:



Organisator*in von Aktionstagen wie Fahrradaktionstag

Der ADFC Darmstadt-Dieburg nimmt im Laufe eines Jahres an unterschiedlichen Aktionstagen teil. Der bekannteste davon ist sicher der Fahrradaktionstag der Stadt Darmstadt. Mit der Teilnahme an Aktionstagen möchte der ADFC als Verein bekannter werden, sein Angebot einer interessierten Öffentlichkeit vorstellen und gerne auch neue Mitglieder werben.

Bei einem Aktionstag baut der ADFC in der Regel einen Infostand mit Infomaterial auf. Je nach Größe des Aktionstags findet z. B. auch eine Fahrradcodierung statt.

Hier geht's zur Stellenausschreibung mit zusätzlichen Details:



Vorstände

Auch Vorstände eines Vereins leben nicht ewig. Und außerdem wird die Last der Arbeit und Verantwortung geringer, wenn man sie auf mehr und vielleicht auch jüngere Schultern verteilt. Aktuell beträgt das Durchschnittsalter im Vorstand des ADFC Darmstadt-Dieburg über sechzig Jahre. Da müssen wir langsam an Nachfolger*innen denken, die in die Aufgaben hineinwachsen.

Der Vorstand des Vereins sollte Erfahrung in der Vereinsarbeit haben. Deshalb darfst du deine Bewerbung um eine der oben geschilderten Tätigkeiten gerne auch als Sprungbrett ins Vorstandsteam betrachten.

Codieren

Das Codieren ist unsere Maßnahme gegen den Fahrradklau. Denn codierte Räder, in die wir eine Nummer einfräsen, sind für Diebe unattraktiver. Auch hierfür suchen wir immer Aktive – sei es beim Codieren selbst, bei der Überprüfung der Ausweise oder an der Kasse.

Auch ein Hineinschnuppern ist immer möglich. Schreib' uns eine Mail an info@adfc-darmstadt.de. Welche ehrenamtliche Tätigkeit im ADFC Darmstadt-Dieburg du auch immer anstrebst, den ersten Schritt musst du selbst machen.

TRAU DICH!

Klaus Görger



Frauen auf dem Rad in die Freiheit

Viele gesellschaftliche Tabus mussten dafür fallen

Foto: Wikimedia Commons (CC BY-SA 3.0)



Vorreiterinnen ihrer Zeit. Frauen, die um 1895 herum ihr Rad selbst reparieren.

Die ersten 100 Jahre nach der Erfindung des Fahrrads mussten Frauen enorme Hürden überwinden und reihenweise Tabus brechen, um an der „Verkehrswende“, der uneingeschränkten Mobilität mit dem Rad, überhaupt teilnehmen zu können. Diesen Pionierinnen verdanken wir es, dass wir uns heute so frei mit dem Fahrrad bewegen können.

Die Anfänge

Das erste Fahrrad war komplett aus Holz. Karl Freiherr von Drais hatte diese Art Laufrad 1817 entwickelt. Mit seiner Erfindung wuchs der Bewegungsradius der Menschen enorm. Was früher einen Tagesmarsch bedeutete, konnte jetzt in wenigen Stunden erreicht werden. Die Bewegungsfreiheit, z. B. mit dem Rad ins Nachbarstädtchen zu fahren und sich auf dem Heiratsmarkt zu tummeln, galt natürlich nur für Männer. Frauen wurde dringend abgeraten mit dem Rad zu fahren. Es sei gesundheitsschädlich und unschicklich.

Auch die Kleidung dieser Zeit – zwar schön, aber unpraktisch – beförderte das Radfahren nicht. Enge Korsetts, bauschige lange Röcke und viel Firlefnanz, der sich in den Rädern oder der Kette als lebensgefährlicher Fallstrick erweisen konnte.

In Amerika waren die Frauen praktischer unterwegs. Amelia Bloomer erfand eine Pluderhose, die so genannten „Bloomers“, mit denen es nun möglich war, das Fahrrad gefahrlos zu besteigen und damit zu fahren. In New York wurde 1869 die erste Fahrrad-Fahrschule für Frauen eröffnet.

Noch eine Pionierin

Annie Londonderry startete 1894 von Boston über Chicago nach New York, durch Europa und Asien zu einer Weltumrundung mit dem Rad. Alles wegen einer Wette unter Männern, die behauptet hatten, Frauen seien nicht in der Lage, 1000 km auf dem Rad zu fahren.

Annie tauschte nach der ersten Etappe ihre Röcke und das Korsett gegen eine Bloomers und eine leichte Männerjacke ein. Außerdem brach sie weitere gesellschaftliche Tabus: Sie ließ die Kinder bei ihrem Ehemann, der sie nun allein versorgen musste. Sie reiste allein um die Welt und kam nach einem Jahr wieder in San Francisco an.

1894 Gründung des Damen-Radfahr-Klub Berlin

Inzwischen war das Fahrrad immer weiterentwickelt worden. Trotz Pluderhose war das Herrenrad mit der Stange für die meisten Frauen schwer zu besteigen. Die Gründerin des Damen-Radfahr-Klub Berlin, Amelie Rother, sagte dazu: „Ich bin gewiss keine Freundin des ebenso hässlichen wie unpraktischen Damenrades, aber das steht fest: Ohne diese Maschine hätte das Damenradfahren nie den jetzigen Aufschwung genommen.“

Rother beschreibt, wie sie anfangs mit ihren Freundinnen zunächst die Räder aus der Stadt bringen ließ, um dann auf dem Land auf einsamen Chausseen zu radeln. Später trauten sie sich, im Dunkeln in der Stadt zu fahren, bis sie irgendwann selbstbewusst genug waren, um sich mit dem Rad auch am hellen Tag in der Stadt zu zeigen. Dafür begegnete ihr und ihren Mitradlerinnen anfangs der blanke Hass der Passanten. Sie wurden angespuckt und von der Straße gedrängt, allein weil der Anblick einer Frau auf dem Rad skandalös war. Amelie Rother ließ sich jedoch nicht beirren. Mit ihrem Mut und ihrer Ausdauer hat sie einen immensen Beitrag zur Popularität des Frauen-Radfahrens geleistet.

Und heute?

Eileen Sheridan, „the Mighty Atom“, raste in den 50er Jahren so manchen Männern davon. Als erste Profisportlerin gelang es ihr, von einem Radhersteller – Hercules – unter Vertrag genommen zu werden.

2009 brach eine weitere Männerbastion. Bis dahin war das heiligste aller Radrennen, die Tour de France, eine reine Männersache. Frauen waren nur als „Podium Girls“ in knappen Kleidern präsent. Allerdings wurde die Öffnung der Tour de France von den Medien praktisch nicht wahrgenommen. Quel scandale! Auch heute sind die Siegerinnen der Tour de France noch weitestgehend unbekannt. Seit 2015 fährt deshalb die französische Protestgruppe „Donnons des Elles au Vélo“ die Strecke der Tour de France jeweils einen Tag vor den Männern. Claire Floret, die Initiatorin, nennt es „ein militantes Projekt, verbunden mit der Forderung nach Gleichberechtigung.“

Haben die Frauen auf dem Rad alles erreicht?

Auch im Alltag erfahren Frauen immer noch, dass sie anders behandelt werden. Werden sie beispielsweise von jedem Fahrradhändler ernst genommen, wenn sie ein Rad kaufen möchten? Immer wieder vermissen sie die Beratung auf Augenhöhe. Oder wie begegnet man auch heute noch Frauen, die wie Annie Londonderry allein eine Radreise antreten? Und werden bei Stadtplanungen die Bedürfnisse von Frauen nach sicheren Radwegen mitgedacht und umgesetzt?

Bleiben wir zuversichtlich!

Wir sind nicht dort, wo wir sein sollten. Dennoch kann ich dem Statement von Susan B. Anthony (amerikanische Frauenrechtlerin, 1820 – 1906) nur zustimmen. Sie sagte: „Ich glaube, das Fahrrad hat mehr für die Emanzipation der Frauen getan als irgendetwas anderes auf der Welt.“

Britta Förster

Fördermitglieder im Gespräch

Zum Beispiel: Zweiradshop Niederhofer

Foto: Helga Hofmann



Klaus Schmitt, Fahrradhändler aus Überzeugung.

Der ADFC will die Verkehrswende – mit dem Fahrrad im Mittelpunkt. Um dieses Ziel zu erreichen, brauchen wir Menschen, die uns unterstützen. Dies können nicht nur engagierte Einzelpersonen, sondern auch Unternehmen, Institutionen oder Kommunen sein. Mit einer Fördermitgliedschaft setzen sie ein Zeichen für einen starken Radverkehr.

Auch der ADFC Darmstadt-Dieburg e.V. hat Fördermitglieder. Eines – Zweiradshop Niederhofer in Babenhausen – stellen wir hier vor.

Magazin Kettenblatt: Wie kam es zur Fördermitgliedschaft?

Klaus Schmitt: Als ich vor etwa 15 Jahren den Laden übernahm, existierte die Zusammenarbeit zwischen meiner Vorgängerin und dem ADFC bereits. Ich bin davon überzeugt, dass der ADFC sich für eine gute Sache einsetzt. Deshalb war es für mich keine Frage, diese Tradition fortzuführen.

Wie nehmen Sie den ADFC wahr?

Gefühlt immer stärker – auch als politische Kraft. Unter der Führung von Rebecca Peters ist die Kommunikation aus dem Verband heraus nach außen besser geworden. Der ADFC versucht jetzt mehr, in die Politik hineinzuwirken, und das ist gut. Mein Eindruck ist, dass der ADFC in den Städten bereits gut vertreten und sehr aktiv ist. Hier auf dem Land hat der ADFC allerdings noch deutlich Luft nach oben.

Wo steht das Fahrrad im ländlichen Raum?

Auf dem Land wird das Fahrrad noch zu wenig als Verkehrs- und Transportmittel für den Alltag gesehen. Man nimmt auch für die kurzen Wege ganz selbstverständlich das Auto. Dabei könnte man viele Wege genauso gut mit dem Rad zurücklegen. Hier ist noch viel Überzeugungsarbeit zu leisten. Außerdem sieht die Infrastruktur an vielen Stellen nicht so aus, dass sie das Radfahren fördert. Manchmal verhindert sie es auch. Radwege sind nur teilweise vorhanden. Und wer auf der Fahrbahn fährt, der erlebt immer wieder kritische Überholmanöver. Für unsichere Radfahrer ist das nichts. Trotzdem nimmt erfreulicherweise der Radverkehr auch auf dem Land zu und das Rad hat einen anderen Stellenwert als früher.

Sie führen ein Fahrradgeschäft im ländlichen Raum. Wie sieht Ihr Unternehmen aus?

Vor allem in den letzten Jahren können wir auf eine positive Entwicklung zurückblicken. Vor 15 Jahren waren wir noch zu fünft, inzwischen finden hier 20 Mitarbeiter Lohn und Brot. Aktuell bilden wir drei junge Menschen zum Fahrradmechatroniker aus. Wenn sie nach ihrem Abschluss bleiben wollen, werde ich sie gerne übernehmen.

Bei uns gibt es alles. Wir verkaufen Kinderräder, hochwertige Mountainbikes und natürlich E-Bikes in allen Varianten. Letztere machen vom Umsatz her inzwischen etwa 80 % aus. Die Nachfrage nach einem sogenannten „normalen“ Trekkingrad ohne Motor ist dagegen fast komplett weggebrochen. Man hat beinahe den Eindruck, dass solche Räder einer aussterbenden Gattung angehören. Meine Beobachtung: Wer heute ein Rad für den Alltag sucht, kauft eins mit Motor – zumindest bei uns.

Mir ist wichtig, dass unsere Kunden immer mit einem Rad rausgehen, das passt. Deshalb empfehlen wir, sich für den Fahrradkauf Zeit zu nehmen und einen Beratungstermin zu vereinbaren. Hier kommt auch die sogenannte Ergonomievermessung ins Spiel. Ein Kunde muss sich bei uns nicht durch mehrere Sättel kaufen, bis der richtige dabei ist und er schmerzfrei Rad fahren kann. In unserem Ergonomiestudio bekommen wir die unterschiedlichsten Sitzprobleme auf dem Rad sehr gut in den Griff.

Das Fahrrad selbst ist ein nachhaltiges Verkehrsmittel. Wie nachhaltig ist „Fahrrad Niederhofer“?

2021 haben wir uns erstmalig über Climate Partner zertifizieren lassen. Dabei ging es u. a. um klimaschädliche Emissionen sowie den Verpackungsmüll. Unser größter Wirkhebel ist jedoch der Neubau, den wir vor sieben Jahren errichteten. So haben wir z. B. eine Photovoltaikanlage auf dem Dach, das Gebäude ist sehr gut wärmegeklämt, auf dem Flachdach gibt es eine Dachbegrünung und für den Parkplatz haben wir eine Regenwasserversickerung verbaut. Außerdem biete ich meinen Mitarbeitenden einen Bike-to-Work-Bonus. Wer das Auto stehen lässt und mit dem Rad zur Arbeit kommt, wird finanziell belohnt.

Zum Schluss: Wie sieht der Fahrradmarkt 2023 aus?

Die gute Nachricht aus Kundensicht ist, dass sich der Fahrradmarkt 2023 erstmals seit Beginn der Pandemie wieder normalisiert. Derzeit kommt viel Ware in die Läden. Es ist ein guter Zeitpunkt, sich ein neues Rad zuzulegen.

Herr Schmitt, vielen Dank für das Gespräch.

Das Gespräch führte Helga Hofmann.

Die ADFC-Fördermitgliedschaft

Unternehmen und Institutionen sind herzlich eingeladen, mit ihrem Beitrag die besonders wichtige ehrenamtliche Arbeit vor Ort in den Städten und Kommunen voranzubringen. Die Fördermitgliedschaft ist offen für Fahrrad- und sonstige Einzelhändler*innen, gastronomische Betriebe, Planungsbüros usw.

Zum Weiterlesen:

<https://www.adfc.de/artikel/die-adfc-foerdermitgliedschaft/>

Die Jahresmitgliederversammlung 2023 des ADFC DaDi

Erstmals wieder in Präsenz

Am 14. Februar hatte der Vorstand des ADFC Darmstadt-Dieburg in den Gemeindesaal der Paul Gerhardt-Gemeinde in der Waldkolonie eingeladen. Erstmals seit Beginn der Pandemie konnte die Jahresversammlung in Präsenz stattfinden und hätte auch nicht online durchgeführt werden dürfen. Denn nachdem die Corona-bedingten Ausnahmeregelungen der Bundesregierung ausgelaufen waren, mussten wir zunächst die Satzung ändern. Diese Satzungsänderung ist nun vorgenommen und damit stehen uns ab 2024 beide Möglichkeiten offen – Präsenz- oder Online-Veranstaltungen.

Was uns als Vorstand innehalten lässt, ist die Tatsache, dass die Präsenzveranstaltung am Valentinstag im Vergleich zur Vor-Pandemiezeit unterdurchschnittlich besucht war – und dies, obwohl unsere Mitgliederzahlen weiterhin steigen. Inzwischen zählt unser Kreisverband mehr als 1.700 Mitglieder.

Wir haben begonnen, uns damit auseinanderzusetzen und folgende erste Schlüsse gezogen: Zukünftig wollen wir die Jahresversammlung besser bewerben und den Mitgliedern im Vorfeld unseren Vorstandsbericht zukommen lassen. Unsere Idee dahinter ist, dass wir damit mehr Transparenz herstellen und man als Mitglied besser weiß, was einen inhaltlich erwartet.

Das zweite große Thema, das uns neben der Satzungsänderung an diesem Abend beschäftigte, war die ADFC-Entscheidung zur Einführung einer Zertifizierungspflicht für TourGuides ab 2027 (vgl. Artikel in diesem Heft). Dies ploppte nicht unerwartet hoch, so dass wir als Vorstand auf einen separaten, bereits für Anfang März avisierten Termin mit den TourGuides verwei-

sen konnten. Ein Thema wie dieses braucht Zeit und lässt sich zufriedenstellend nicht in den Rahmen einer Jahresversammlung packen.

Weitere Schwerpunkte waren der Kassenbericht, die Haushaltsplanung sowie die üblichen Wahlen einer Jahresmitgliederversammlung – Kassenprüfer, Vorstand und Delegierte für die Landesversammlung. Erfreulicherweise fanden sich für alle diese Rollen Aktive. Last, but not least, der neue Vorstand ist der alte Vorstand. Ihm gehören an: Annelie von Arnim, Klaus Görgen, Helga Hofmann, Christine Lamken (Kassenführerin), Xavier Marc und Burkhard Walger.

Helga Hofmann

Das Frauennetzwerk im ADFC Hessen

Das Frauennetzwerk im ADFC Hessen wächst. Um die Koordinatorinnen aus Darmstadt, Frankfurt und dem Hochtaunuskreis sammeln sich inzwischen über 130 Frauen aus verschiedenen hessischen Gliederungen. Im Abstand von ein bis zwei Monaten finden virtuelle Treffen statt. Die Themen sind u.a., wie Frauen für die Vorstandsarbeit gewonnen werden konnten oder welche Rolle das Fahrrad für die Emanzipation der Frau spielte (vgl. S. 17) usw. Dazu kommen Radtouren für Frauen sowie Schrauberinnenkurse. Frauen, die auf den E-Mailverteiler des Frauennetzwerks gesetzt werden möchten, schreiben an frauen@adfc-hessen.de.

Das Magazin-Kettenblatt jetzt auch online

In der Vergangenheit wurde immer mal wieder der Wunsch nach einer online-Ausgabe des Magazin-Kettenblatt an die Redaktion herangetragen. Bis vor kurzem war der Versand jedoch so organisiert, dass die Adressen der Mitglieder mit diesem Wunsch von Hand hätten aussortiert werden müssen.

Mittlerweile haben wir ein Verfahren mit Hilfe der Mitgliederdatenbank entwickeln können, das zum Einen automatisch diese Adressen für den Etikettendruck aussortiert und es gleichzeitig möglich macht, die Mitglieder per mail anzuschreiben. Das setzt natürlich voraus, dass wir eine funktionierende Email-Adresse von diesen haben. Andernfalls können wir die Veröffentlichung nicht bekannt geben. Dennoch kann man sich immer die aktuelle und alle älteren Ausgaben unter <https://www.magazin-kettenblatt.de> anschauen. Sie liegen dort im PDF-Dateiformat vor.

Vorerst nur für ADFC Mitglieder

Leider können wir aktuell das Angebot nur ADFC Mitgliedern machen, weil die Mitgliederverwaltung der VCD-Mitglieder von der des ADFC getrennt ist und das Verfahren dort ebenfalls umgesetzt werden muss. Ob das möglich ist, ist aktuell nicht klar. VCD Mitglieder mögen sich bitte per eMail an kontakt@vcd-darmstadt.org wenden und dort nachfragen, ob der online-Wunsch umgesetzt werden kann.

Burkhard Walger



Tempo 30

Eine Investition in Sicherheit



Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) regelt und lenkt den öffentlichen Verkehr. Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen (VwV-StVO §1.1).

Trotz der geltenden Verordnung werden schwächere Verkehrsteilnehmende wie Kinder, Zu Fuß Gehende und Radfahrende von Menschen am Steuer und auch bei Teilen der Verwaltung oft als Störung des „Flüssigkeit“ des Kfz-Verkehrs angesehen. Sicherheitsbelange von Schulkindern stehen häufig in Konkurrenz zum Antippen des Gaspedals, obwohl jeder verantwortungsvolle Mensch den Zielen von Vision Zero zustimmen wird. Vision Zero: Niemand soll im Verkehr sterben oder schwer verletzt werden. Dafür brauchen wir ein sicheres und fehlerverzeihendes Verkehrssystem, das besonders ungeschützte Verkehrsteilnehmende vor Unfällen bewahrt und nicht auf dem „Recht des Stärkeren“ beruht.

Tempo 30 verkürzt den Bremsweg um fast zwei Drittel!

Der durchschnittliche Anhalteweg eines Kfz bei einer Geschwindigkeit von **30 km/h** beträgt 13,3m (8,3m ungebremster Reaktionsweg und 5,0m Bremsweg).

Eine Kollision bei 30 km/h entspricht einer Fallhöhe von 3,5m. Das entspricht einem Sturz aus dem 1. Stockwerk eines Hauses.
Überlebenschance: 90%

Bei **50 km/h** steht ein Kfz erst nach 27,7 m, da der Bremsvorgang erst nach 13,9m beginnt

Ein Aufprall bei 50 km/h entspricht einer Höhe von 10,5 Metern
Überlebenschance: 20%

Jährlich sterben weltweit über 1,3 Millionen Menschen im Straßenverkehr - jede Minute zwei Menschen. In Deutschland wurden 2022 rund 358.000 Menschen im Verkehr verletzt (+11 %) und 2.782 Menschen, (478 Radfahrende und 375 zu Fuß) wurden im Straßenverkehr getötet (+9 %). Zwei Drittel der getöteten Fußgängerinnen und Fußgänger und mehr als drei Viertel der getöteten Radfahrenden waren 55 Jahre oder älter.

Die meisten Verkehrsunfälle mit schweren Folgen im Stadtverkehr sind solche, bei denen ein nicht-motorisierter Verkehrsteilnehmer von einem Kraftfahrzeug erfasst wurde. Eine geringere

Kollisionsgeschwindigkeit rettet Leben und schenkt Freiheit.

Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten

Brüssel: Innerhalb eines Jahres sank die Zahl der Verkehrstoten um 50 Prozent und der Radverkehr ist um 20 Prozent gestiegen.

London: 25% weniger Unfälle und bei den zu Fuß Gehenden 63% weniger Verletzte.

In Deutschland haben sich im Juli 2021 sieben Städte zur Initiative lebenswerte-staedte.de zusammengefunden. Tempo 30 ist keine Frage der parteipolitischen Ideologie! Das zeigt sich daran, dass unter den inzwischen 608 Städten, Gemeinden und Landkreisen 171 von CDU/CSU, 146 von SPD, 23 von Grünen, 6 von FDP und 25 von freien Wählern (Stand Februar 2023) regiert werden.

Die Initiative möchte eine stadt- und umweltverträgliche Gestaltung der Mobilität erreichen, denn lebendige, attraktive Städte brauchen lebenswerte öffentliche Räume. Im Positionspapier werden die positiven Auswirkungen von Tempo 30 erläutert:

- **Die Straßen werden wesentlich sicherer**, gerade für die besonders Gefährdeten, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs bzw. mobilitätseingeschränkt sind.
- **Die Straßen werden leiser** – und das Leben für die Menschen, die an diesen Straßen wohnen, deutlich angenehmer und gesünder.
- Bei Gewährleistung eines guten Verkehrsflusses **kann auch die Luft in den Straßen sauberer werden**, was allen zu Gute kommt, die hier unterwegs sind.
- **Die Straßen gewinnen ihre Funktion als multifunktionale Orte zurück**, die mehr sind als Verbindungen von A nach B.
- Und schließlich: **die Straßen werden wieder lesbarer**, Regeln einfacher und nachvollziehbarer (kein Flickenteppich mehr), das Miteinander wird gestärkt, der Schilderwald gelichtet.

Darmstadt lebenswerter, sicherer und nachhaltiger machen und Menschen schützen

Nach den letzten Erhebungen (Studie der TU Dresden, 2018) ist das Auto das am zweithäufigsten genutzte Verkehrsmittel für Wege zwischen 1 und 3 km in Darmstadt (2013 waren es 34%), Entfernungen, die die meisten Menschen gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen können. Ein häufig genannter Grund für die Kfz-Nutzung ist die Gefahr, die vom Straßenverkehr ausgeht.

Gemäß der Umfrage **Sicherer Schulweg** des Deutschen Kinderhilfswerks (DKHW) des VBE und des VCD befürworten 89 % der Befragten und sogar 94 % der Eltern Tempo 30 rund um Schulen. Da Kinder ja nicht nur unmittelbar um Schulen herum unterwegs sind und sich auch nach der Schule und am Wochenende sicher bewegen können sollen, fordert der VCD innerorts grundsätzlich Tempo 30. So werden unsere Straßen für Kinder und auch für alle anderen sicherer. Kinder brauchen für ihr Aufwachsen und das Wahrnehmen von Teilhabe und Teilnahme in der Gesellschaft Autonomie und Orientierung im Raum.

Wie viel (gefühlter) Zeitverlust ist Kfz-Nutzenden die Gesundheit und das Leben von Schulkindern und anderen vulnerablen Verkehrsteilnehmenden wert?

Jörn Strüber

Radeln ist Leben, Radeln ist Gemeinschaft!

Teil 1 #Schotterraddbande

Während Corona haben viele Menschen versucht, sich die Zeit mit Radfahren erträglich zu machen. Manche fingen damit überhaupt erst an, andere – so wie ich – radelten einfach noch mehr als vorher und beide Arten genossen die autofreien Straßen. Ich war so verrückt, im strömenden Regen nach Wiesbaden und zurück zu radeln um dort Weihnachten zu feiern, oder mal spontan auf ein Eis nach Aschaffenburg zu fahren, weil in Hessen alle Eisdiele geschlossen hatten.

Als dann der Verkehr wieder zunahm und es auf den Straßen vermehrt unangenehm wurde, ich sogar fast die Lust am Radeln verlor – lernte ich die „Schotterraddbande“ in Darmstadt kennen.

Wer ist die Schotterraddbande?

Die „Schotterraddbande“ war meine Rettung! Bis dahin war ich eigentlich nur gemütlich auf der Straße gefahren, was halt so gemütlich auf dem Seitenstreifen ist. Nun traf ich auf eine locker gemischte Gruppe mit Radverrückten aller Couleurs, die sich seit ca. 2020 regelmäßig donnerstags 18:30 Uhr auf dem Mitarbeiterparkplatz des Staatstheaters trifft, um dann locker bis schnell 2-3 Stunden ca. 40 km abseits der Straße durch Feld und Wald durch den Abend bzw. die Nacht zu radeln. Anfangs fragte ich jede Woche vorher, ob die Strecke (welche auf Komoot im Vorfeld bekannt gegeben wird) für mich denn machbar sei. Naja, bis auf den Frankenstein bin ich mutig immer mitgefahren. Wobei meine Angst vor Sandlöchern oder nasen Pflastersteinen im Ried schon viel besser geworden ist. Lichttechnisch habe ich so nach und nach meinen alten Crosser aufgerüstet. Meine dünnen Reifen gegen breitere Schlappen getauscht. Außerdem habe ich in neue Kleidung investiert.

Geradelt wird bei jedem Wetter, nur bei Sturm nicht. Hab' ich früher im Winter immer Pause gemacht, bin ich diesen Winter komplett durch geradelt, auch bei -8°. Alles machbar und gar nicht so schlimm.

Die Idee für diese Gruppe hatte Tobias aus der Schweiz mitgebracht, ohne Vereinszugehörigkeit, aber dennoch in Gemeinschaft sportlich regelmäßig zu graveln. Gemeinsam mit Kajetan vom Radladen „Kreissaal“ entstand so die Idee für eine regelmäßige Gruppenausfahrt. Geradelt wird auf eigene Verantwortung und in der Regel wird aufeinander gewartet (meistens auf mich ;)). Es gibt drei Gruppen (sehr schnell, mittel und dann die Gruppe 3 - die Lahmen, Genesenen & moi). 10.000 Radkilometer im Jahr sind hier bei den Radler*innen keine Seltenheit, mehrere Räder zu besitzen eine Selbstverständlichkeit. Die Jüngste ist 19



Foto: Oliver Minkner

Abendstimmung im Osten von Darmstadt

Jahre jung, der Älteste 66. Noch sind die Männer in der Überzahl, aber die Frauen kommen gewaltig. Die meisten wohnen oder arbeiten in Darmstadt, ein paar kommen aber extra sogar von außerhalb, nur um mitzuradeln. Gefahren wird immer so 40 bis 50 km, die Schnellen bekommen eine längere Strecke, und alle drei Gruppen kommen ungefähr zur gleichen Zeit gegen 21:30 am Kiosk am Hahne-Schorsch-Platz im Martinsviertel an. Dort wird dann beim Kaltgetränk „dumm Zeuch gebabbelt“ und gefachsimpelt.

Und die Frage nach den rasierten Beinen? Ja, soll es auch hier geben, aber nicht zwingend nötig, um mitfahren zu dürfen ;)

Wann und wo?

Wann: Jeden Donnerstag. Abfahrt 18:30 Uhr ab dem Mitarbeiterparkplatz des Staatstheaters in Darmstadt. Helm, gutes Licht und geländetaugliches Rad mitbringen!

Sabine Crook

Radeln ist Leben, Radeln ist Gemeinschaft!

Teil 2 #Radeln in den Niederlanden

Foto: Sabine Crook



Entspanntes Radfahren auf die holländische Art.

Im Rahmen des Projektes SQUADA – Separiertes und sicheres Queren für Alle in Darmstadt durfte ich zusammen mit Professor Wolfermann von der Hochschule Darmstadt (h_da) und einigen Studierenden eine Woche lang die Niederlande besuchen, um mir dort Radverkehrsanlagen anzuschauen.

Die erste Station war unsere Partnerstadt Alkmaar, ein kleines Städtchen mit ca. 110.000 Einwohner*innen, berühmt für seinen Käsemarkt.

Es folgten Amsterdam und für mehrere Tage Utrecht mit etwa doppelt so viel Einwohner*innen wie Darmstadt und ebenfalls einer Universität. In Utrecht liegt der wichtigste Bahnhof der Niederlande. Mehrere Tage radelten und liefen wir in der Stadt umher, begleitet von Vorträgen der Dutch Cycling Embassy und einem Stadtplaner.

Die Holländer sind genauso stark motorisiert wie die Deutschen, sie fahren nur alle auch Rad.

Auf unserer Reise besuchten wir auch die Gemeinde Houten, eine konsequent auf Fahrradverkehr ausgebaute Kleinstadt. So fahradaffin die Niederländer auch sind, so sehr lieben sie auch ihre Autos. Bis weit in die 60iger Jahre war in den Niederlanden der Autoverkehr vorherrschend. Erst nach landesweiten Protesten und vielen im Verkehr getöteten Kindern änderte sich

dies. In Utrecht sind in sehr vielen Straßen die Autos zu Gast, es darf nebeneinander geradelt werden. Radwege sind meist ausgelegt auf zwei parallel Radelnde. Da Hollandräder vorherrschen, ist die Geschwindigkeit eher gemächlich. In den Niederlanden radelt innerhalb der Stadt wirklich jede*r.

Fahrradparkhäuser an jeder Ecke

An jeder Ecke gibt es kostenlose Parkhäuser für Fahrräder. Nur so wird man dieser Masse an Rädern Herr. Natürlich besuchten wir die neuen, schon jetzt wieder zu kleinen Fahrradparkhäuser in beiden Städten. Für Deutsche in unvorstellbaren Ausmaßen, hier ein Normalzustand: Bequem, groß, sauber, sicher und gratis für die ersten 24 Stunden. So wie in Deutschland für Autos wird in den Niederlanden für Fahrräder gedacht. Man rollt bequem ein oder schiebt und wird dann gescannt. Anschließend sucht man sich einen der vielen Fahrradständer aus und geht entweder direkt zum Bahnsteig oder zum Einkaufen wieder vorne heraus. Abholen geht genauso einfach.

In den Niederlanden radelt man gemütlich

In den Niederlanden radelt man nicht, um schnell von A nach B zu kommen, nein, Rad fahren ist ein sozialer Zustand: Eltern radeln zusammen mit Kindern zum Kindergarten, um dort noch kurz einen Schnack zu halten. Schon Grundschulkindern radeln mit ihren Freund*innen ohne Erwachsene nach Hause. Ich will nicht sagen, dass die Autofahrer*innen friedvoller als in Deutschland waren, aber in sechs Tagen wurde ich kein einziges Mal angehupt. Körperlich eingeschränkte Menschen radelten auf Dreirädern oder fuhren in Mini-E-Autos umher. Auf die zu Fuß Gehenden wurde Rücksicht genommen bzw. diese achteten auch sehr aufmerksam auf die Radler*innen und liefen nicht auf den Radwegen.

Bei all der Euphorie darf man nicht vergessen: Die Niederlande haben schon vor 40 Jahren angefangen, ihre Städte in Richtung Fahrradfreundlichkeit und Sicherheit umzubauen. Daher tut es immer wieder gut, solche Städte zu besuchen, um positive Eindrücke zu sammeln und auf dem Weg dahin nicht aufzugeben.

Sabine Crook

Verkehrsfrieden statt rechtswidriger Gewohnheit auf Kosten des Fußverkehrs

„Ich habe das Gefühl, dass vielen Menschen nicht bewusst ist, welche fatalen Auswirkungen es haben kann, wenn eine Drehleiter durch parkende Fahrzeuge nicht zu ihrem Einsatzort gelangen kann“, sagte der zuständige Stadtrat Paul Wandrey im Rahmen der Aktion „freie Rettungswege“ Ende 2022.

Viele Autofahrende parken auf dem Bürgersteig, damit sie den Verkehrsfluss auf der Fahrbahn nicht behindern. In der Tat ist das Parken am Straßenrand nicht erlaubt, wenn dadurch die Fahrbahn auf unter 3,05 Meter geschmälert wird – genau die Breite, die Rettungsfahrzeuge benötigen. Damit Feuerwehrfahrzeuge ihren Einsatzort erreichen ist vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen ein Abstand von mindestens je 5 Meter einzuhalten. Nur unter besonderen Bedingungen dürfen Autos bis 2,8 Tonnen nur dort auf dem Gehweg parken, wo es ausdrücklich erlaubt ist. (vgl. StVO §12, Absätze 4 und 4a)

Immer mehr und immer größere Pkw

Die Zahl der Pkw ist von 30,7 Millionen im Jahr 1990 auf 48,8 Millionen Fahrzeuge angestiegen. Zudem sind diese größer und schwerer geworden. Die durchschnittliche Breite ist von 1,68 m im Jahr 1990 auf 1,85 m gestiegen.

Freie Gehwege – statt illegale Fahrzeugansammlung auf dem Gehweg

Egal in welchem Darmstädter Stadtviertel, überall werden Kfz illegal auf den Gehwegen abgestellt und schränken die Freiheit von Grundschulkindern, Menschen im Rollstuhl, mit Rollator bzw. Kinderwagen ein. Wenn zudem noch die Kreuzungen zugeparkt werden, können die Menschen am Steuer die Kinder hinter den an Größe zunehmenden Kfz kaum erkennen und es kann zu gefährlichen Situationen kommen.

Gerichtliche Auseinandersetzung in Bremen

Das Bremer Oberverwaltungsgericht hat im März 2023 entschieden, dass die Straßenverkehrsbehörde grundsätzlich gegen Autos vorgehen muss, die auf Gehwegen parken.

Das OVG Bremen hat festgestellt, dass die Funktion eines Gehwegs nicht erst dann beeinträchtigt ist, wenn Fußgänger nicht mehr oder nur mit Mühe an parkenden Fahrzeugen vorbeikommen oder der Begegnungsverkehr auf der Gehbahn erschwert wird. Auch wenn ein schmaler Engpass bleibt, den Rollstuhlfahrer oder Personen mit Kinderwagen „mit Mühe und Not“ passieren können, muss auch Begegnungsverkehr unter ihnen und mit Fußgängern möglich sein. Selbst bei wenig genutzten Gehwegen sieht das Gericht ein Restbreite von weniger als 1,5 Metern als grundsätzlich zu gering an. Parteiübergreifend sind sich die demokratischen Parteien einig, dass gegen das illegale Abstellen von Kfz auf Gehwegen gehandelt werden muss und die Zahl der Kfz reduziert werden muss.

Gegen das Urteil vom 13.12.2022 (Az.: 1 LC 64/22) wurde Revision eingelegt.

Was tut sich in Darmstadt?

Dem von Bündnis 90/Grüne und CDU 2018 eingebrachten Antrag Förderung des Fußverkehrs durch Vermeidung von unreguliertem Gehwegparken haben bei Enthaltung von Die Linke und UWIGA alle demokratischen Parteien zugestimmt. Zwischenzeitlich wurde das Ordnungsamt personell verstärkt und in einigen Stadtvierteln wurde eine Parkraumbewirtschaftung

eingeführt.

Die Partei des neuen OB positionierte sich im Wahlkampf zur Stadtverordnetenversammlung so: Durch die konsequente Einführung der Parkraumbewirtschaftung wollen wir die Zahl der parkenden Autos reduzieren. Parkgebühren aus der Parkraumbewirtschaftung sollen zweckgebunden in die Mobilitätswende investiert werden.

Ganz besonders den Grundschulkindern, aber auch allen anderen Menschen, die zu Fuß unterwegs sind, ist zu wünschen, dass geltendes Recht angewendet wird. Aktuell wird mehrheitlich nicht gehandelt. Begründet wird dies nach wie vor mit Personalmangel und dem Verweis auf die Parkraumbewirtschaftung, die nach und nach eingeführt wird. Die Aktion „freie Rettungswege“ verdeutlichte, wie rücksichtslos und ignorant sich einige Kfz-Nutzenden verhalten. Ob die Straßenverkehrsordnung bewusst oder unwissentlich missachtet wird, spielt für den Menschen im Rollstuhl und die Kinderwagen schiebenden Eltern keine Rolle. Aktuell ist an ganz vielen Stellen in Darmstadt kein Durchkommen auf dem Gehweg.

Parken auf Gehwegen ist kein Kavaliersdelikt, sondern für viele Menschen eine echte Gefahr und Einschränkung ihrer Mobilität.

Deshalb beim Parken darauf achten, dass die Rettungskräfte mit ihren großen Fahrzeugen durchkommen und Gehwege für die freigehalten werden, damit Fußgängerinnen und Fußgänger dort sicher und bequem unterwegs sein können.

Jörn Strüber



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:
Vladimir Gappov - Freepik

Auflage:

2500 Exemplare

Anzeigenschluss 2-2023:

30. Oktober 2023

Redaktionsschluss 2-2023:

16. Oktober 2023

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