

fahrradmagazin
kettenblatt
S Ü D H E S S E N



Editorial

„Was lange währt, wird endlich rot“, schreibt Annelie in ihrem Beitrag über aktuelle Entwicklungen in Darmstadt (Seite 6). Sie denkt dabei an die neuen roten Fahrbahnmarkierungen in der Nieder-Ramstädter-Straße und auf der City-Tangente zwischen Darmstadtium und Steubenplatz. Es passiert etwas in Darmstadt. Mit diesem Statement stieg auch Anke Bachem, frisch gebackene Leiterin des Mobilitätsamtes, in das Interview mit dem Kettenblatt ein (Seite 3). Realistisch räumt sie jedoch ein, dass wir noch Luft nach oben haben – vor allem, wenn sie an Kinder auf dem Rad denkt.

Die kindliche Mobilität mit dem Fahrrad ist einer der Schwerpunkte dieses Heftes. Zwei Familien, eine aus Darmstadt, eine aus einem Dorf im Umland, beschreiben, wie es sich mit kleinen Kindern ohne Auto lebt (Seiten 8, 10). Es geht jedoch nicht nur um das, was Eltern ihren Kindern vorleben. Auch Kitas und Schulen kommt eine Schlüsselrolle zu. Die Sport-Kita Arheilgen bringt mit ihren „Mini-Bikern“ Kinder sehr früh aufs Rad (Seite 11). In die gleiche Richtung zielt Simone Markls Ansatz. Die frühere Leistungssportlerin hat die Bicibus-Idee aus Spanien nach Deutschland gebracht. In Frankfurt ist sie damit bereits erfolgreich – in Darmstadt sucht sie noch eine Schule oder Kita, um ein Bicibus-Projekt aufzusetzen (Seite 12). Ebenfalls nicht untätig in Sachen Kinder ist der ADFC-Darmstadt-Dieburg selbst. Unsere Familien-Radtouren waren zum Schluss so erfolgreich, dass wir dieses Angebot im kommenden Jahr fortführen wollen (Seite 13).

Neben den Familien bestimmte die Politik vor den Wahlen am 8. Oktober als zweiter großer Schwerpunkt das Engagement des ADFC Darmstadt-Dieburg. Mitte September gingen wir mit den Direktkandidat*innen des Wahlkreises 50 auf Radtour – eine hervorragende Möglichkeit, um ins Gespräch zu kommen (Seite 5). Ein ganz anderes Format erprobten wir am 27. September in Seeheim-Jugenheim. Dort hatten wir die drei Bürgermeisterkandidat*innen (Seite 7) zur Podiumsdiskussion eingeladen – für den ADFC Darmstadt-Dieburg ein neues und spannendes Format, um unsere Themen zu platzieren.

Politik ist viel, aber nicht alles. Was wäre der ADFC ohne all die Menschen, die regelmäßig aufs Rad steigen? Sie leben vor, wie Fahrradmobilität im Alltag aussieht. Beim Stadtradeln (Seite 14) erreichten die ADFC-Teams sowohl in Darmstadt wie auch in Dieburg sehr gute Plätze. Diese verdanken wir den zahlreichen aktiv Radelnden und v.a. den Jecken, die mit ihrer Tour nach Köln

viele Kilometer sammeln (Seite 15).

Ein besonders schöner Tag war auch 2023 der Darmstädter Fahrradaktionstag – selbstverständlich mit ADFC-Beteiligung. Allen Aktiven, die am Info-stand und bei der Co-dierung tätig waren, sei herzlich gedankt. Genauso beeindruckend ist das Engagement der VSG-Tandemgruppe, die sehbehinderten Menschen das Radfahren ermöglicht (Seite 17).

Ein Höhepunkt in meinem persönlichen Fahrradjahr ist die jährliche Reise mit Rad und Zelt – häufig allein. Dies tun Frauen noch viel zu wenig (Seite 16). Zwei weitere Highlights waren für mich im Sommer die Eurobike sowie die Eurobike-City-Parade als bunte Fahrraddemo durch Frankfurt (Seiten 18, 19).

Auf den VCD-Seiten geht es um eine ganz besondere Erfolgsgeschichte. Demnächst steht das 25. Heinerbike zur kostenlosen Ausleihe zur Verfügung (Seite 20). Ich gratuliere herzlich! In zwei weiteren Artikeln legen die VCD-Autor*innen dar, wie es um die Umsetzung des ersten „Heiner*blocks“ (Seite 21) sowie den Umbau der Kreuzung Land „Landgraf-Georg-Straße/Teichhausstraße“ (Seite 22) steht. Für beide Vorhaben gibt es Stadtverordnetenbeschlüsse. Nun warten wir darauf, dass die Stadt in die Umsetzung kommt.

Nicht nur der VCD, auch der ADFC beobachtet aufmerksam und kritisch, wie die Verkehrswende in Darmstadt vorankommt. Anke Bachem hat recht: Es hat sich viel getan. Ich ergänze: Es liegt noch ein langer und weiter Weg vor uns.

Viel Spaß beim Lesen! Wir freuen uns über Ihr Feedback – egal ob positiv oder negativ.

Helga Hofmann



Inhalt

| | | | |
|---|-----------|--|-----------|
| Editorial | 2 | Familienradtouren beim ADFC Darmstadt-Dieburg | 13 |
| Interview mit Anke Bachem, der neuen Leiterin des Mobilitätsamts der Stadt Darmstadt | 3 | Stadtradeln 2023 | 14 |
| Verkehrspolitische Radtour im Wahlkreis 50 | 5 | Fahrradaktionstag Darmstadt 2023 | 15 |
| Ein Radverkehrsnetz für Darmstadt | 6 | Die Jeckentour | 15 |
| Alltagsmobilität in Seeheim-Jugenheim, wie geht's weiter? | 7 | Frauen auf Radreise. Allein unterwegs? | 16 |
| Leserbrief | 7 | Unterwegs mit der VSG-Tandemgruppe | 17 |
| Autofrei mit Kindern auf dem Land | 8 | Eurobike 2023 | 18 |
| Autofrei mit Kindern in Darmstadt | 10 | Premiere der EUROBIKE CITY PARADE | 19 |
| Radfahren lernen in der Kindertagesstätte | 11 | Cargobikes sind das "Yes, we can" des Radverkehrs | 20 |
| Früher mit dem Radfahren beginnen! | 12 | Heiner*blocks: Verkehrswende im Quartier | 21 |
| | | Sichere Kreuzungen für den Fuß- und Radverkehr | 22 |
| | | Impressum | 23 |

Interview mit Anke Bachem, der neuen Leiterin des Mobilitätsamts der Stadt Darmstadt

Seit Anfang April ist die Darmstädterin Anke Bachem die neue Leiterin des Mobilitäts- und Tiefbauamtes der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Grund genug für den ADFC, sich mit ihr über ihre ersten Monate, ihre Sicht auf Darmstadt und ihre Erwartungen zu unterhalten.

Magazin Kettenblatt: Was hat Sie veranlasst, nach Darmstadt zurückzukommen und die Leitung des Mobilitätsamts zu übernehmen?

Anke Bachem: Ich war ja eigentlich nur ein Jahr weg. In diesem Jahr war ich in Berlin tätig, auch im Bereich Radverkehr, allerdings auf der Landesebene. Die Referatsleitung zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs war und ist eine spannende Aufgabe. Aber ich bin zwischen Darmstadt und Berlin gependelt. Als hier die Leitungsstelle frei wurde, habe ich mich gefragt: Wo möchten wir in den nächsten Jahren leben? Möchten wir mit der Familie weiterhin hier oder in Berlin wohnen? Außerdem ist diese Stelle hier auf jeden Fall so attraktiv, dass ich eine Bewerbung einfach versuchen musste. Nachdem ich die Stelle bekommen und angetreten hatte, war ich erstaunt, wie viel sich allein in dem Jahr, in dem ich weg war, getan hat. Als ich ging, waren wir gerade dabei, die Verkehrsversuche zu planen. Jetzt sind wir teilweise schon in der Umsetzung. Darmstadt traut sich auch an die großen Straßen heran. Zudem konnte nachgewiesen werden, dass die Versuche auch der Entflechtung des Verkehrs dienen. Nun können wir das verstetigen. In der Innenstadt ist richtig viel passiert, was auch an den roten Markierungen sichtbar wird.

Für die Innenstadt stimmen wir gerne zu. Doch wie geht es weiter mit dem Radschnellweg?

Das Einweihungsfest an der Aumühle war eine gelungene Veranstaltung. Was noch aussteht, ist die Fertigstellung des Brückenbaus im Anschluss zwischen Wixhausen und Arheilgen, die bis zum Erscheinen dieses Beitrags beauftragt sein sollte. Bisher haben wir mit dem Regionalpark Rhein Main zusammen geplant und gebaut. Dieser Bauabschnitt endet nun und der Stafelstab geht an die Stadt Darmstadt über. Es gab in der Vergangenheit bereits ein Beteiligungsverfahren und Planungen. Diese müssen wir nun aufnehmen. Allerdings wird es nicht einfach werden, den Radschnellweg in einem geschlossenen Stück durch Darmstadt zu führen. Hier haben wir noch einige Herausforderungen vor uns.

Durch den Radentscheid hat es in Darmstadt positive Veränderungen in der Radverkehrsinfrastruktur gegeben. Sehen Sie die Gefahr, dass dies durch Widerstände in Teilen der Bevölkerung zurückgedreht wird?

Zugegeben, manchmal teile ich diese Sorge. Wir leben in einer Zeit, in der viele verunsichert sind. Dann wehren sich Menschen oft erst einmal gegen Änderungen. Allerdings wächst der Radverkehr. Ich denke z. B. an die vielen Pedelec-Fahrer. Gerade wenn man älter wird, steigen viele gerne auf ein Fahrrad mit Motor um und merken dann, dass die Infrastruktur gut für sie ist. Ich glaube nicht, dass die Uhr zurückgedreht wird. Wir müssen jedoch die Menschen stärker als bisher mitnehmen.

Wenn man nach Paris oder nach Barcelona schaut, dann sieht man, was alles möglich ist.



Foto: Anke Bachem

Ja, Paris hat mit Anne Hidalgo eine Bürgermeisterin, die vieles anpackt und durchsetzt. Bei uns geht jetzt das Heinerblock-Konzept in die Umsetzung. Es dauert zwar länger, als von vielen erhofft. Aber solche Projekte müssen sauber geplant werden, damit sie akzeptiert werden und nachhaltig sind. Ich denke hier beispielsweise an die Parkraumbewirtschaftung. Aus anderen Vierteln wissen wir, dass es immer erst Unmut gibt. Die ersten Sorgen, was eine Parkraumbewirtschaftung alles an Nachteilen mit sich bringt, haben sich jedoch bislang nicht bestätigt.

Anke Bachem

- Aufgewachsen in Bielefeld und Berlin
- Studium Verkehrsplanung, Fachrichtung Planung und Betrieb an der TU Berlin
- Berufserfahrung in unterschiedlichen Ingenieur- und Beratungsbüros in Berlin, Karlsruhe und Darmstadt
- Erfahrung in den Kommunalverwaltungen in Darmstadt, Rüsselsheim und Frankfurt (Main) und auch auf Landesebene in Berlin
- Zuletzt Referatsleiterin in Berlin, Förderung des Rad- und Fußverkehrs bei der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
- Wenn Anke Bachem Rad fährt, dann am liebsten allein und auch in der Gruppe. Dabei fährt sie ein Treckingrad der Fahrradmanufaktur. Aber zu Weihnachten gehört eine Tour mit dem Crossie nach Gernsheim dazu, um zu sehen, wie hoch der Rhein ist.

Trotz aller Fortschritte, lückenlos ist das Radverkehrsnetz in Darmstadt nicht. Vor allem mit Kindern ist das Radfahren immer noch eine Herausforderung.

Ich kann Ihr Gefühl, dass das noch immer nicht richtig rund ist, teilen. Bei meinen eigenen Kindern war es so, dass sie seit dem Wechsel von der Grundschule an die weiterführende Schule mit dem Rad zur Straßenbahn fahren. Anfangs habe ich sie mit dem Rad begleitet und ich kann Ihre Eindrücke nur bestätigen. Hier haben wir noch Luft nach oben. Ganz besonders beim Schulweg. Wenn Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule fahren, weil es für die Kinder aufgrund der Autos zu gefährlich ist, verstärkt das die Gefahrenlage für die Kinder, die zu Fuß oder mit dem Rad kommen, noch mehr. Hier ist noch genug zu tun.

Als ADFC wünschen wir uns, dass die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer*innen auf dem Rad und zu Fuß nicht nur in den Planungen ihren Niederschlag findet, sondern auch in den Köpfen. Viel zu oft wird zu schnell gefahren und zu nah überholt. Dies gilt ganz besonders für den motorisierten Verkehr, aber manchmal auch für die Radfahrer*innen. Sie sind nicht die besseren Menschen, nur weil sie das ökologischere Verkehrsmittel benutzen.

Die Radfahrer werden schnell als Gruppe verurteilt, dabei gibt es „den Radfahrer“ nicht. Die Bandbreite ist enorm – von Kindern, die bereits alleine fahren können, über die „ganz normalen“ Radfahrer, die mit dem Trekkingrad oder Pedelec unterwegs sind, bis zu den Rennrad- oder Lastenradfahrern. Wer sich ins Auto setzt, fährt in der Regel die vorgegebene Geschwindigkeit, 30 oder 50 km/h. Mit dem Rad ist man sehr unterschiedlich unterwegs. Die Gruppe ist wesentlich heterogener. Auch beim Verkehrsverhalten kann man sie nicht über einen Kamm scheren.

Die zu knappen Überholabstände sind ein Problem. Seit Frühsommer 2021 messen wir in Darmstadt und in einigen Umland-Kommunen die Abstände, mit denen Radfahrer*innen von Pkw, Bussen und LKW überholt werden. Dafür fahren Menschen auf dem Rad durch die Stadt und messen mithilfe von OpenBikeSensoren (OBS) an den Rädern, mit welchen Abständen sie überholt werden. Allein in Darmstadt haben wir inzwischen über 26.000 dokumentierte Vorgänge. Wie sehen Sie dieses Projekt?

Noch kenne ich die Hintergründe nicht im Detail. Aber ich finde das sehr spannend, weil wir damit Zahlen erhalten, mit denen wir gut arbeiten können. Wir werden hier im Amt darüber sprechen, ob wir das Angebot des ADFC annehmen, auch eigene Messungen und Auswertungen durchzuführen. Wir brauchen Zahlen, Daten, Fakten, damit Projekte nicht rechtlich gekippt werden – so wie in Gießen. Dort wurde gerade ein Verkehrsversuch gerichtlich gestoppt, weil die qualifizierte Gefahrenlage, die man als Grundlage gebraucht hätte, aus Sicht des Gerichts nicht nachgewiesen ist. Die Straßenverkehrsordnung lässt es leider immer noch nicht zu, dass wir hier anders agieren. Letzten Endes muss das, was wir tun, rechtssicher sein.

Dies macht uns etwas Sorge. Kann Gießen dazu führen, dass auch bei uns bestimmte Errungenschaften für den Radverkehr weg geklagt werden?

Dass geklagt wird, kann man nie ausschließen, aber wir bereiten unsere Maßnahmen sehr gut vor und wissen, was wir warum tun. Allerdings benötigen wir als Kommune dringend mehr Entscheidungsspielraum. Deshalb ist Darmstadt auch der Initiative für "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten" beigetreten. Wenn wir z. B. aus Kapazitätsgründen einen Bereich nicht neu planen können, wäre es gut, wenn wir dort mit der Geschwindigkeit spielen könnten. Ich bin jedoch zuversichtlich,

dass sich hier noch etwas ändern wird.

Zurück zum Thema OpenBikeSensor. Schaut man sich auf der Karte für Darmstadt die dokumentierten Überholvorgänge genauer an, so ragt eine Straße besonders negativ heraus, die Bismarckstraße. Der Schutzstreifen erhöht dort eher die Gefahr, als dass er sie verringert. Die Autofahrer beziehen sich auf die Linie und vergessen den vorgegebenen Überholabstand, die Radfahrer orientieren sich ebenfalls an dieser Linie. Daraus ergeben sich Konflikte zwischen beiden.

Solche Altlasten hat man überall. Es gab eine Zeit, in der man dachte, dass man alles gleichermaßen hinbekommt: Parkplätze, eine Spur für den Radverkehr und den normalen Fahrstreifen. Heute wissen wir, dass so etwas wie in der Bismarckstraße nicht gut funktioniert. Hier in Darmstadt waren wir schon an einigen Stellen tätig, aber dort noch nicht. Wenn man heute eine Fahrbahndecke saniert, muss man darauf achten, dass sich solche Fehler nicht wiederholen.

Wie sehen Sie die Anbindung der Umland-Kommunen, was passiert hier?

Wir sind im Gespräch mit einzelnen Kommunen, z. B. mit dem Bürgermeister von Weiterstadt. Dort wünscht man sich eine Anbindung an den Radschnellweg Frankfurt-Darmstadt. Außerdem sind wir natürlich im Kontakt mit Hessen Mobil, die im Landkreis verschiedene Maßnahmen planen. Hier ist einiges am Entstehen. Eine weitere Chance ist der erst kürzlich getroffene SUMP-Beschluss der Stadtverordnetenversammlung. SUMP bedeutet Sustainable Urban Mobility Plan. Dieser richtet den Fokus nicht nur auf Darmstadt, sondern auch den Landkreis. Es soll eine grundsätzliche Vereinbarung mit dem Landkreis und gegebenenfalls weiteren Landkreisen und Gemeinden getroffen werden. Ich halte dies für wichtig und richtig, dass wir bei der Verkehrsplanung auch über die Stadtgrenzen hinaus denken.

Nochmals Darmstadt. Wie fahrradfreundlich ist Darmstadt auf einer Skala von 1 bis 10 geworden?

Wenn 10 der höchste Wert ist, sage ich mal „sieben“. Dass wir uns verbessert haben, dies hat der Fahrradklimatest 2022 bestätigt. Wir haben in unserer Größenordnung den dritten Platz erreicht. Dies ist auch deshalb sehr positiv, weil fahrradfreundliche Vorbildstädte wie Münster/Westfalen, Freiburg oder Erlangen zum Teil schon vor Jahrzehnten mit dem Umbau der Infrastruktur anfangen. Beim nächsten Fahrradklimatest wünsche ich mir, dass noch mehr Menschen teilnehmen. Gerne auch solche, die selbst nicht Rad fahren. Denn auch von denen möchte man ebenfalls gerne hören, wo sie was stört. Ich sehe das Potential, das Darmstadt noch hat, und bin davon überzeugt, dass wir auf dem richtigen Weg sind.

Das Interview war eher ein lebhaftes Gespräch als das klassische Frage- und Antwortspiel. Es wurde geführt von

Klaus Görden und Helga Hofmann.

Open Bike Sensor

Seit 2021 messen in Darmstadt Radfahrende Überholabstände von Autofahrenden. Die Daten, z. B. wo genau die mehr als 26.000 Überholvorgänge gemessen wurden, können auf <https://obs.adfc-darmstadt.de/> abgerufen werden.

Verkehrspolitische Radtour im Wahlkreis 50

Der ADFC auf Tour mit Direktkandidat*innen

Zwischen Mühlthal und Eberstadt kann man auf wenigen Kilometern die Realität hessischer Fahrradinfrastruktur erleben. Gemeinsam mit fünf Direktkandidat*innen zur Landtagswahl haben wir uns Gefahrenpunkte angesehen und sind ins Gespräch gegangen.

Der Wahlkreis Darmstadt

Der Wahlkreis Darmstadt-Stadt II (Wahlkreis 50) ist einer von 55 hessischen Wahlkreisen. Er umfasst die südlichen Stadtteile Darmstadts sowie Modautal, Mühlthal, Ober-Ramstadt, Groß-Bieberau und Roßdorf. Am 8. Oktober holte sich Peter Franz (CDU) das Direktmandat. Sein Konkurrent Bijan Kaffenberger (SPD) kann über die Landesliste der SPD in den Landtag einziehen. Wir gratulieren beiden herzlich!

Verkehrspolitisch ist der Wahlkreis spannend. Wir haben mit den südlichen Darmstädter Stadtteilen städtische Gebiete, wo es sich bereits heute gut ohne Auto leben lässt, wenngleich es auch hier brandgefährliche Stellen gibt. Die Bahnunterführung in der Pfungstädter Straße in Eberstadt ist hier das Negativbeispiel per se. Im ländlichen Bereich des Wahlkreises dagegen ist die Alltagsmobilität mit dem Rad vielerorts nur unter erschwerten Bedingungen möglich. So sind z. B. die Ortsteile der Gemeinde Mühlthal nicht mit einem Radweg an das Radwegenetz angeschlossen.

Die Strecke

Unserer Einladung folgten fünf Direktkandidat*innen. Mit Andreas Ewald (Bündnis 90 Die Grünen), Peter Franz (CDU), Bijan Kaffenberger (SPD), Mitja Stachowiak (Klimaliste), Maria Stockhaus (Die Linke, Direktkandidatin im Wahlkreis 49, in Vertretung für Ole Heide) sowie Linda Frey (Bürgermeisterkandidatin in Mühlthal) starteten wir am 16. September nachmittags in Nieder-Ramstadt. Auf der nur vier Kilometer langen, zur B426 parallel verlaufenden Strecke bis Darmstadt-Eberstadt legten wir mehrere Stopps ein, um über Probleme und Lösungsansätze zu sprechen.

Wir haben diese Strecke bewusst gewählt. Sie steht exemplarisch für die mangelhafte Fahrradinfrastruktur in Hessen, vor allem außerhalb. Auf der B 426 fahren tagtäglich 18.000 Kraftfahrzeuge, davon 1.200 LKW. Entlang dieser Straße sind Industriebetriebe, Einkaufsmärkte und Gewerbe aller Art sowie eine Schule angesiedelt. Mit dem Auto sind alle Ziele sehr gut erreichbar. Eine Buslinie (NE) fährt tagsüber, jedoch nur im Stundentakt. Doch wie sieht es mit dem Rad aus? Die Bundesstraße tun sich auf dem Rad nur wenige Furchtlose an. Wer hier radelt, nimmt in der Regel den parallel zur Bundesstraße verlaufenden Waldweg. Bei einer kurzfristig durchgeführten Verkehrszählung erfassten wir dort in nur zwei Stunden frühmorgens allein 82 Radfahrer*innen, hochgerechnet ca. 400 Radfahrende pro Tag. Uns sind dabei besonders viele Pendler*innen mit Pedelec oder Lastenrad aufgefallen.

Die Herausforderungen:

- Dort, wo es eine Querungshilfe gibt (z. B. beim Gewerbepark Ruckelshausen) sind die Mittelinseln zu klein und die Grünphasen für den querenden Rad- und Fußverkehr zu kurz.
- Der zur B 426 parallel verlaufende Waldweg ist für das gestiegene Radverkehrsaufkommen mehr als unzureichend.



Foto: Helga Hofmann

Im Gespräch: Peter Franz (CDU) (l.) und Bijan Kaffenberger (SPD) (r.).

Bodenerosion, Auswaschungen am Hang, ungesicherte und tiefe Ufer-Böschungen an der Modau, kurvenreicher Verlauf sowie lockerer Schotter und hervorstehende Kanaldeckel erhöhen das Gefährdungspotenzial. Eine Alternative zur B426 gibt es nicht.

- Die Nicht-Erreichbarkeit der Christophorus-Schule mit dem Rad und die schlechte ÖPNV-Anbindung befördern Eltern-Taxis.
- Auf der Rangierfläche an der Recycling-Firma AZUR kommen sich LKW und Radverkehr in die Quere.
- Ungeschützte und schlecht einsehbare Querungen wie an der L 3098 (Richtung Nieder-Beerbach) sind eine Gefahrenstelle ersten Grades.
- Die Wegweisung ist an einigen Stellen unbefriedigend.

Die Positionen

Einig waren sich alle, dass Handlungsbedarf besteht. Andreas Ewald verwies hier u. a. auf die Notwendigkeit, die Kapazitäten bei Hessen Mobil auszubauen. Ferner brachte er die Idee einer Raddirektverbindung ins Spiel. Mitja Stachowiak möchte eine große Lösung an der B 426 nicht vorschnell ausschließen. Bijan Kaffenberger stellte jedoch realistisch fest, dass eine große Lösung viele Jahre dauern würde und plädierte für kurzfristige Maßnahmen zur Sicherung des vorhandenen Waldwegs. Dieser Haltung – langfristig eine große Lösung, kurzfristig Missstände lindern – schlossen sich auch Andreas Ewald und Peter Franz an. Letzterer sieht die Landespolitik im Radwegebau zukünftig stärker als bisher gefordert. Maria Stockhaus dagegen nahm insbesondere die Kommunen in den Blick. Ihr geht es darum, genauer zu prüfen, was Kommunen leisten können und wo sie überfordert sind.

Unser Fazit

Die Radtour war für uns eine hervorragende Gelegenheit, uns mit politischen Akteur*innen zu vernetzen. Darin und in der Tatsache, dass wir besonders eklatanten Handlungsbedarf aufzeigen konnten, sehen wir den Mehrwert dieser Radtour. Wir würden es wieder tun.

Helga Hofmann, Xavier Marc und Burkhard Walger

Ein Radverkehrsnetz für Darmstadt

Wo stehen wir, wo wollen wir hin?

Foto: Helga Hofmann



Was lange währt, wird endlich rot.

*Immer mehr Menschen fahren in Darmstadt mit dem Rad zur Arbeit, zur Schule oder in der Freizeit. Der Anteil des Radverkehrs liegt heute bei 22 % und soll bis 2030 auf 30 % steigen. Damit alle sicher ankommen, setzen wir uns für eine sichere Fahrradinfrastruktur, d. h. den Bau von Radwegen ein. Dies wurde lange vernachlässigt. Die Politik hat das erkannt. In der Amtszeit von Oberbürgermeister Partsch wurde ein Mobilitätsamt eingerichtet, das sich ganzheitlich um die Bedürfnisse von Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und Autofahrer*innen kümmert. Die Aufgabe, ein sicheres Netz für den Radverkehr zu schaffen, ist groß.*

Seitdem der Radentscheid am 4. Mai 2018 dem Oberbürgermeister mehr als 11.000 Unterschriften übergab, ist viel passiert: Am 30. August 2018 beschließt die Stadtverordnetenversammlung unter dem Titel 4x4 ein Sonderinvestitionsprogramm von 4 Millionen Euro über für 4 Jahre. Am 30.9.2020 wurden 34 konkrete Maßnahmen beschlossen, die in dem Programm umgesetzt werden sollen. Das 4x4 Programm ist jedoch 2022 ausgelaufen, ohne dass alle vorgesehenen Projekte fertiggestellt wurden. Die zusätzlichen Stellen im 4x4 Programm wurden bis 2026 verlängert. Wir sind gespannt, welche Impulse der neue Oberbürgermeister setzen wird, um das Radnetz zu vollenden. In einer lockeren Folge werden wir im Kettenblatt über einige Testfahrten berichten, um zu sehen, wie es um den Ausbau des Darmstädter Radnetzes steht.

Vom Böllenfalltor zum Steubenplatz

Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses (Oktober) sind die ersten 300 m entlang der Nieder-Ramstädter Straße noch Baustelle. Daher biege ich am Lichtwiesenberg auf den schon fertigen Gehweg ein. Ein paar Meter weiter leuchtet es rot. Der 1,5 km lange Radweg an der Nieder-Ramstädter Straße vom Böllenfalltor bis zur Georg-Büchner-Schule ist fast fertiggestellt. Die Planungen für diesen Radweg liegen ein Jahrzehnt zurück. Was jetzt gebaut wird, ist besser als die ersten Vorschläge. So hat der Radweg keine Bordsteine an den vielen Einfahrten, an der Tankstelle, am Stadion-Parkplatz oder für Anwohner*innen. Diese Bauweise wurde am „Runden Tisch Radverkehr“, der von der Stadt organisiert wurde und an dem sich verschiedene Radverkehrsverbände beteiligen, vorgeschlagen. Wir freuen uns, dass sie umgesetzt wurden und hoffen, dass dies zum Standard wird.

An der Georg-Büchner-Schule hört der neue Radweg auf. Aber es geht bequem auf einem älteren Radweg bis zum Herdweg und von dort auf einem schmalen Radstreifen zwischen Geradeaus-Verkehr und Rechtsabbiegern bis zur Heinrichstraße. Dort hört die Radinfrastruktur auf, und ich muss mich als Radfahrende in den Verkehr einfädeln, um den Roßdörfer Platz zu überqueren. Hinter dem Roßdörfer Platz leuchtet es wieder rot. In der Teichhausstraße gibt es einen neuen breiten Radstreifen bis zur Landgraf-Georg-Straße. An dieser bald geschützten Kreuzung (siehe Artikel über SQUADA) fahre ich erst geradeaus und halte hinter der Kreuzung an, um mit der nächsten Ampelphase links abzubiegen. Dieses sogenannte indirekte Linksabbiegen schont die Nerven und kostet nur wenige Sekunden mehr Zeit. Zukünftig wird indirektes Linksabbiegen an dieser Kreuzung der Standard sein. Es hat sich in den Fahrrad-Vorbildländern Niederlande und Dänemark bereits bestens bewährt. Ich habe diesen Kreuzungstyp vor zwei Jahren in Kopenhagen kennengelernt. Dort sind die Kreuzungen ganz anders organisiert als bei uns. Fußgänger*innen, Räder und Autos haben eigene Aufstellflächen. Für Fußgänger*innen gibt es Zebrastreifen über den Radweg. Klare Regeln machen es allen leicht, aufeinander achtzugeben.

Ohne Radweg ist es nicht immer lustig

Stadteinwärts entlang der Landgraf-Georg-Straße muss die Fahrbahn genutzt werden oder man weicht auf den Gehweg mit altem schmalen Radweg aus. Ich entscheide mich für den Gehweg. Denn ich hatte auf der Fahrbahn vor einiger Zeit einen 7 Tonner-LKW hinter mir. Der Fahrer meinte wohl, ich hätte auf der Fahrbahn nichts verloren, hupte und fuhr so auf, dass er gefühlt fast mein Rücklicht berührte. Solche Erfahrungen müssen sich nicht wiederholen. Weiter geht es auf dem schmalen Radstreifen vor dem Darmstadtturm zwischen Geradeaus-Verkehr und Rechtsabbiegern. Dieser ist nur für sehr sichere Radfahrer*innen geeignet.

City-Tangente Nord

Aber dann kann auf dem frisch markierten leuchtend roten Radweg weiter geradelt werden. Auf dem City-Ring gibt es einen breiten Radstreifen bis zum Steubenplatz. Auf der Bleichstraße wurde der Radstreifen früher sehr häufig zum Parken genutzt, was heute durch Schwellen unterbunden wird. Am Steubenplatz beende ich die erste Tour. Ein Anschluss vom Steubenplatz zum Hauptbahnhof fehlt. Man fährt entweder stadtauswärts entlang der Rheinstraße, wo die Fahrrad-Infrastruktur längst nicht mehr heutigen Anforderungen entspricht und der Radweg durchaus in die Jahre gekommen ist. Oder man nimmt die Mornewegstraße, wo jegliche Fahrradinfrastruktur fehlt.

Annelie von Arnim

Radweg ohne Schwellen



Foto: Annelie v. Arnim

Alltagsmobilität in Seeheim-Jugenheim, wie geht's weiter?

Weitere Denkanstöße nach der Podiumsdiskussion mit den Bürgermeisterkandidat*innen

Die Nahmobilität in Seeheim-Jugenheim war am 27. September Thema einer öffentlichen Debatte unter den drei Bürgermeisterkandidat*innen, Katja Ebert (Grüne), Birgit Kannegießer (SPD) und Amtsinhaber Alexander Kreissl (CDU), zu der der ADFC Darmstadt-Dieburg eingeladen hatte.

Viele Schwachpunkte auf der Straße

Als Einstieg in die Diskussion zeigte der ADFC ein paar Bilder von mehreren Schwachpunkten in der Alltagsmobilität und von gravierenden Defiziten in der Verkehrssicherheit in Seeheim-Jugenheim: Radfahren im dichten Mischverkehr auf Ortsdurchfahrten, übermäßiges Pkw-Aufkommen auf Schulwegen, Dauervollsperrung der Straße zwischen Stettbach und Steigerts und deren Folgen für die Bus-Anbindung dieser Ortsteile, Gefährdung von Fußgängern durch zugeparkte Gehwege.

Der ADFC erinnerte in diesem Zusammenhang an die alleinige Zuständigkeit und Verantwortung des Bürgermeisters als Ordnungsbehörde für die Gefahrenabwehr und Verkehrssicherheit in der Gemeinde.

Lebhafte Diskussion und kritische Fragen vom Publikum

Mechthild Harting, Redakteurin der Frankfurter Allgemeinen Zeitung, moderierte eine lebendige und offene Diskussion unter den drei Kandidierenden. Während die Vorteile von Tempo 30 für die Verkehrssicherheit unstrittig blieben, wurde auch recht kontrovers debattiert, zum Beispiel darüber, wie das alltägliche Verkehrschaos in den Spitzenzeiten auf der Fahrradstraße zum Schuldorf abzustellen wäre.

Bei den anschließenden Fragen des Publikums an die Kandidierenden ging es vorwiegend um dauerhaft ausbleibende Geschwindigkeitskontrollen, vielfache gefährliche Verstöße gegen die Fahrradstraßen-Regelung in Richtung Schuldorf, überfüllte Busse im Schulverkehr aus den kleineren Ortsteilen und zugeparkte Gehwege. Darauf antworteten die drei Kandidierenden mit zum Teil sehr unterschiedlichen Handlungsansätzen.

Brennpunkt Fahrradstraße zum Schuldorf

Scharfe Kritik übten Anwohner der Sandstraße und Eltern von Schuldorf-Schülern über das seit Jahren andauernde Verkehrschaos zu den Spitzenzeiten des Schulverkehrs. Der ADFC teilt die-



Foto: ADFC Darmstadt-Dieburg e.V.

Verkehrschaos an Schultagen auf der Fahrradstraße zum Schuldorf

se Kritik und fordert seit langer Zeit konsequentes Handeln der zuständigen Behörden ein. Genau vor einem Jahr hat der ADFC dem Bürgermeister der Gemeinde, Alexander Kreissl (CDU) empfohlen, ein Sicherheitsaudit rund um diese Fahrradstraße durchführen zu lassen, um die Gefahrenlage wissenschaftlich zu dokumentieren (Siehe Kettenblatt-Ausgabe 1/2023, Seite 9). Der Bürgermeister kündigte in der Sitzung der Gemeindevertretung am 5. Mai 2023 zwar an, dass er die Hochschule Darmstadt damit beauftragt hätte. Die Durchführung des erteilten Auftrags lässt aber bis heute auf sich warten.

Radverkehrskonzept für die Gemeinde fehlt bis heute

Die Gemeindevertretung hat in der Sitzung von 23. März 2023 den Ansatz von Geldmitteln im Haushalt 2023 für ein Radverkehrskonzept beschlossen. Weil der Haushalt 2023 der Gemeinde aber im Oktober immer noch nicht rechtskräftig war, konnte die Ausschreibung dieses Konzepts bisher nicht initiiert werden. Und ohne ein solches Konzept kann die Gemeinde keine Fördermittel vom Bund und Land für Maßnahmen im Bereich des Radverkehrs beantragen. Ab April 2024 amtiert in Seeheim-Jugenheim eine neue Bürgermeisterin. Wir sind gespannt.

Xavier Marc

Leserbrief

Zum Artikel „Radverkehr im Odenwaldkreis“ (Kettenblatt 1/2023) hat uns Dieter Panzer aus Mümling-Grumbach einen Brief zugeschickt, aus dem wir nachstehend zitieren möchten:

Die ausgezeichnet geplanten und realisierten Permanent-Strecken des Geo-Naturparks Bergstraße-Odenwald verlaufen abseits der Straßen und bergen die größten Risiken, wenn es unausweichlich wird, den Straßen kurz zu folgen oder diese zu überqueren. Selbst die Enduro-Strecken der Single-Trail-Klasse S2 reichen in der Gefährlichkeit nicht an manche Straßen heran.

Das Radverkehrsprojekt Odenwaldkreis, beauftragt durch den Odenwaldkreis und durchgeführt durch das Planungsbüro R+T Verkehrsplanung (<https://www.rt-verkehr.de/>) 2022, zeigt einen professionellen Planungsansatz (Plan 2), der leider aber für ein Radwegkonzept nicht ausreichende Detailtiefe aufweist und eher für die Analyse des Autoverkehrs taugt.

Besser gemacht hätte es 2018, zumindest aus meiner Sicht, das Planungsbüro VAR+ (<https://www.varplus.de/>) für Höchst i. Odw.

Der Radverkehr ist erst einmal eine kleinräumige, regional eng begrenzte Mobilitätsanforderung. Da nützt es nichts, „Fernziele“ wie z.B. Höchst-Michelstadt aufzuzeigen, auch wenn dabei Mümling-Grumbach tangiert wird.

Ich hätte mir ein Konzept gewünscht, das von den regionalen Anforderungen an die Radverbindungen zwischen Ortschaften hin zu einem regionalen Radwegenetz geführt hätte, aus dem die überregionalen Hauptstrecken entwickelt worden wären.

Bei der Bürgerinformationsveranstaltung am 02.07.2022 in der Odenwaldhalle in Michelstadt und der anschließenden Vor-Ort-Begehung, die Problemfälle aufzeigen sollte, wurden Lösungsvorschläge hinsichtlich eines sicheren Radverkehrs durch minimale Einschränkungen für den Autoverkehr mit größtem Erstaunen, ja fast mit Entsetzen registriert.

Autofrei mit Kindern auf dem Land

Geht das überhaupt?



Wocheneinkauf mit dem Lastenrad. Geht!

Diese Frage stellten wir uns vor knapp zwei Jahren, als es nach vielen Jahren in der Stadt zurück „aufs Land“ ging. Der Selbstversuch ist vorerst geglückt. Aber wie geht das? fragten uns seitdem viele Menschen. Auch beim ADFC, daher versuchen wir hier ein paar Einblicke zu geben.

Alltag

Erstmal unterscheidet sich unser Alltag nicht von dem anderer Familien mit einem Kindergarten- und einem Grundschulkind. Nur dass wir eben fast alle Strecken, die andere mit dem Auto fahren, mit dem Fahrrad zurücklegen. Eine*r von uns arbeitet vor Ort und kann Kindergarten und Schule so bequem zu Fuß- oder noch bequemer und schneller - mit dem Fahrrad ansteuern. Das ist natürlich ein Luxus, den nicht jeder hat. Die*der andere arbeitet in einer 20 km entfernten Stadt, kann aber auch ein paar Tage remote, also im Home-Office arbeiten. Vor und nach dem Büro ist die Fahrradtour eine willkommene Sporteinheit, die an den Tagen zuhause eher fehlt. Aber einen Bahnhof gibt es in unserem Örtchen immerhin auch, sodass man – wenn der Zug fährt - auch damit gut und bequem in die Stadt kommt. Wenn er mal wieder nicht fährt, muss eben doch das Fahrrad herhalten. Als wir hierher zogen, gab es noch ein Carsharing Auto im Ort. Mittlerweile müssen wir ca. 5 km zum nächsten Auto zurücklegen.

Typische Fragen

Fragen, die uns immer wieder begegnen, sind: „Und was ist, wenn es regnet?“ „Was sagen die Kinder dazu? Wie finden die das?“ „Und wie geht ihr einkaufen?“

Den Spruch vom Wetter und passender Kleidung kennt ihr vermutlich, und mit unseren Kindern ist es wie bei allen Kindern – mal sind sie gut und mal schlecht drauf. Aber wenn sie zusammen im Lastenrad Quatsch machen können und ihnen die frische Waldluft um die Ohren weht, sind sie eigentlich immer gut drauf, oder das kleinere Kind schläft ein. Das schöne hier ist, dass wir tatsächlich sehr viel durch den Wald fahren können. Mussten wir uns zuvor sieben km durch den Stadtverkehr fädeln, um zum Schwimmbad zu gelangen, radeln wir heute die gleiche Strecke entspannt größtenteils durch den Wald. Papa- oder Mamataxi zu sein, ist so für uns Eltern deutlich angenehmer - auch wenn die Radinfrastruktur innerhalb der Ortschaften eigentlich nicht vorhanden ist. Das macht das Radfahren der Kinder selbst im Ort zu einer echten Herausforderung und leider auch immer wieder zur Gefahr. Da Bürgersteige zugestellt sind und Radwege

fehlen, laufen wir innerorts oft lieber. Oder wir nehmen das Lastenrad, obwohl die Kinder die Entfernung locker selber radeln könnten.

In der Stadt sind wir als Eltern sechs Jahre lang mit unseren Bio-Bikes und einem Fahrradanhänger zurechtgekommen. Mittlerweile sind wir sehr froh über unser Lastenrad, das auch sehr gut auf nicht so befestigten Radwegen unterwegs ist. Denn die Wege durch den Wald sind zwar schön, aber eben oft einfache Forst- oder Waldwege. Gerade im Winter ist das eine ziemlich schlammige Angelegenheit und wir verbringen so manche Stunde mit Fahrradputzen. Der Großeinkauf lässt sich damit aber natürlich ebenso transportieren wie Kinder. Für Grünschnitt, Großes aus dem Baumarkt oder Ähnliches muss natürlich noch ein Anhänger dran, zumindest wenn die Kinder auch dabei sind.

Infrastruktur – ÖPNV und Carsharing – Fehlanzeige!

Anders als in der Stadt kann man nicht mehr schnell den Bus zum Arzt nehmen, wenn man selbst nicht fit oder das Wetter mal so richtig mies ist. Unsere Sorge gilt jedoch nicht dem Regen, sondern dem Sturm. Denn viele Bäume entlang der Wege haben sichtbar morsche Äste. Nicht selten versperrt nach einem Sturm auch ein ganzer Baum den Weg. Anfangs konnten wir bei Bedarf noch auf ein Carsharing-Auto aus dem Dorf zurückgreifen. Vor einigen Monaten wurde dieses – und auch das im Nachbardorf – jedoch abgeschafft. Seitdem mussten wir bereits den einen oder anderen Termin absagen, da es nicht sicher gewesen wäre zu fahren. Auch in anderen Bereichen ist die nicht vorhandene Infrastruktur problematisch. Ein Beispiel sind die fehlenden Kinderärzte. Alle im Umkreis haben Aufnahmestopp. Nach fast zwei Jahren dürfen wir bald eine U-Untersuchung bei einem Arzt gut 10 km entfernt machen. Wenn man spätabends noch in eine Bereitschaftspraxis muss, hilft dann nur ein Taxi.



Urlaub mit Kind, Kegel und zwei Lastenrädern.

Urlaub

Generell machen wir natürlich viele Trips mit der Bahn. Bisher haben wir für den Familienurlaub aber immer einen Mietwagen genommen. Aber ausgerechnet im Urlaub dann im Auto zu sitzen und Kotztüten für die Kinder bereitzuhalten, fühlte sich zu-

nehmend falsch an. Also beschlossen wir genau ein Jahr nach unserem Auszug aus der Stadt, in diesem Jahr, wenn möglich, komplett aufs Auto zu verzichten, selbst im Urlaub. Da wie schon erwähnt das Carsharing Angebot bei uns eingestellt wurde, blieb uns im Alltag ohnehin nur noch das Fahrrad. Natürlich kann man die Kinder plus Kindersitze mehrere km weit zum Auto transportieren, aber das ist so umständlich, dass man dann lieber ganz mit dem Fahrrad fährt. Lange Wochenenden in Berlin und Amsterdam, ein Urlaub in unserer alten Heimat Franken, Besuche bei Großeltern in Nordrhein-Westfalen und in Baden-Württemberg, all dies klappte super mit der Bahn. Auch hatten wir viel Besuch von Freunden und Familie und nutzten entweder die guten Bahnverbindungen in die nächsten Großstädte oder unseren großen Fahrradfuhrpark für schöne Radtouren und Ziele in der Umgebung.

Im Sommerurlaub sind wir dieses Jahr voll bepackt in den Odenwald gestrampelt. Mit Radwegen sieht es dort eher schlecht aus. Deshalb haben wir viel Zeit in die Routenplanung gesteckt, um Landstraßen möglichst zu vermeiden. Das haben wir aber etwas zu gut gemeint, denn manche Wege waren mit dem Anhänger voller Camping-Equipment nicht passierbar. Mit absteigen, abkoppeln und schieben sind wir dennoch gut am Ziel angekommen und auf dem Rückweg doch ein bisschen Landstraße gefahren. Man lernt dazu!

Zeit

Leben ohne Auto braucht mehr Zeit. Nicht auf Kurzstrecken, da spart man oft noch Zeit, weil man keinen Parkplatz suchen muss. Aber sobald das Ziel ein bisschen weiter weg ist, wird der Zeitfaktor relevant. Wenn es keine super ICE-Verbindung gibt, fährt man durchaus mal vier Stunden mit der Bahn statt zwei Stunden mit dem Auto. Natürlich kann man auch mit dem Auto im Stau stehen und bei der Bahn klappt alles, aber das ist doch eher selten. Wir sprechen aus Erfahrung! Ein Ziel in 50 km Entfernung mal schnell für einen Nachmittag ansteuern, dies ist eher schwierig. Zwei Stunden Bahn oder Radfahren, das ist schon mindestens ein Tagesausflug. Dafür nehmen wir uns dann aber auch bewusst Zeit für größere Ausflüge, spielen im Zug mit den Kindern oder entdecken die Landschaft vom Rücken unserer Drahtesel..

Kontroverse Lastenrad

Ein Lastenrad ist teuer in der Anschaffung, aber der günstige Unterhalt und vom Arbeitgeber geförderte Leasing-Angebote

Manchmal kommt man auch mit dem Lastenrad an Grenzen.



sollten es eigentlich für viele Familien zumindest als „Zweitwagen“ attraktiv machen. Außerdem gibt es mittlerweile so viele Hersteller und Modelle, dass wirklich für jeden etwas dabei sein müsste. Für die Wartung ist es auf dem Land nicht so leicht, geeignete Werkstätten zu finden. Da lohnt sich auf jeden Fall die Mitgliedschaft im ADFC, mit der man die mobile Fahrradwerkstatt sogar nach Hause holen kann oder bei gerissenem Riemen oder Kette zur nächsten Werkstatt gebracht wird. Wir sparen trotz gelegentlicher Taxifahrt im Notfall oder früher noch dem Carsharing-Auto viel Geld im Vergleich zum Auto. Manchmal sagen Menschen „Das kann doch schon selbst fahren“, wenn sie unser großes Kind im Lastenrad sehen. Das stimmt natürlich und das macht es auch, so oft es geht. Ohne Auto braucht man mit Kindern unserer Meinung nach trotzdem ein Lastenrad, wenn man einigermaßen mobil sein will. Denn nach einem langen Tag, wenn man schnell 5, 10 oder 20 km zurücklegen will oder muss, bei Dunkelheit, zwei Grad Celsius und Nieselregen, fehlenden Radwegen, oder wenn sie gar krank sind, fahren wir unsere Kinder natürlich – und das so bequem wie möglich. Da das Thema Lastenrad in den Medien oft so dargestellt wird, als sei es nur etwas für die Oberschicht, möchte ich abschließend noch anmerken, dass wir zwar studiert haben, aber beide aus sehr einfachen Verhältnissen stammen. Wir hatten keine Elterntaxis. Ob zur Schule, zu Freunden oder zu Hobbies: Wir mussten schauen, wie wir dahin kamen – mit dem Bus oder dem Fahrrad. Das war nicht immer einfach. Eine*r wuchs in einer gar nicht fahrradfreundlichen Stadt auf, der*die andere in einem winzigen Dorf. In der Ausbildung fuhr eine*r von uns 20 km hin und 20 km wieder zurück - dies jeden Tag mit Opas altem Rad. Im Winter war man stattdessen 90 Minuten mit Bus und Bahn unterwegs. Im Studium war man froh, irgendwie Miete und Essen zahlen zu können. An ein Auto war gar nicht zu denken, hat man aber auch nicht gebraucht in der Stadt. Als wir mit dem Studium fertig waren und die Kinder kamen, gab es einfach nie den Moment, an dem wir dachten „Jetzt brauchen wir ein Auto“. Bis zu unserem Umzug. Die Wohnungssuche 200 km entfernt ohne Auto war wirklich schwierig und der einzige Moment, an dem wir kurz davor waren, ein Auto zu kaufen. Aber wir wurden fündig und so dürfen unsere Kinder nun oft genug ein Elterntaxi genießen. Das finden sie spitze – auch wenn es nur zwei Räder hat.

Parkplätze statt Vorgärten (oder "Auto ist ein Muss")

Wer ohne Auto lebt, ist entweder arm oder ein Öko-Spinner, so denken wohl die meisten. Lebt man autofrei auf dem Dorf, sticht man schon sehr heraus. Alle nahmen erstmal an, dass wir auch ein Auto haben. Wenn die Frau sagt "Wir haben kein Auto", ging man davon aus, dass doch ZUMINDEST DER MANN ein AUTO haben MUSS. Wenn der Mann auch kein Auto hat, dann sind die Leute richtig schockiert! Nach fast zwei Jahren hier sehen die Menschen aber, dass es anscheinend irgendwie geht. Anfangs wurden wir zum Beispiel bei Nieselregen angerufen, ob man unser Kind mit zur Turnhalle fahren soll (diese ist keine 500 m entfernt). Jetzt wissen alle, dass das Lastenrad ein Dach hat und wir Eltern eine Regenjacke. Unterm Strich gibt es zwei Arten von Reaktionen. 90 % sagen "Ohne Auto- das kann ich mir nicht vorstellen, das könnte ich nie." Und 10 % sagen, dass sie ja eigentlich auch viel Fahrrad fahren. Die größte Ehre ist es natürlich, wenn wir andere Kinder mitnehmen dürfen. Und wenn diese dann zu unserem Kind sagen "Hast du es gut, dass du immer mit dem Lastenrad fahren darfst" - dann wächst doch ein bisschen Hoffnung für die Zukunft.

Helga Hofmann

Autofrei mit Kindern in Darmstadt

Geht das?



Foto: Anik Weiß und Hannes Konrad

Mutter und Tochter radeln durch den Herrngarten.

Es war eher Zufall, dass wir autofrei wurden. Unser Auto kam nicht durch den TÜV, unsere Wohnung lag innenstadtnah und die Parkplatzsuche war schon immer schwierig. Das war Anfang 2019, etwa ein Jahr, nachdem wir nach Darmstadt gezogen waren. Seitdem leben wir autofrei im Kapellplatzviertel.

Wir sind eine vierköpfige Familie. Wir Eltern fahren ganz normale Fahrräder ohne Motor, unsere neunjährige Tochter ebenso – in ihrer Größe (24 Zoll) – und unser dreijähriger Sohn ist bisher, wo er selbst fährt, noch auf dem Laufrad. Wir haben auch früher schon in verschiedenen Städten gewohnt und dort fast nie ein Auto besessen. Deswegen ist ein Leben ohne eigenes Auto vermutlich unser Normalzustand.

Ohne Fahrräder sind wir im Alltag dagegen aufgeschmissen. Wir transportieren damit unseren Sohn auf dem Kindersitz durch die Stadt, wir nutzen sie für die Arbeitswege und für Einkäufe, wir machen damit kleinere Ausflüge und Wege zu Nachmittagsaktivitäten zusammen mit unserer Tochter. Unsere Mobilität funktioniert – auch dank anderer Angebote in Darmstadt – natürlich nicht nur über das Fahrrad. Wir leihen uns gelegentlich ein Sigo-Lastenrad, ein Heinerbike oder einen Cityflitzer, fahren mit dem ÖPNV und dem Zug, laufen zu Fuß und manchmal muss es ein Mietauto sein. Denn für manche ländliche Orte, z. B. auf Besuch bei Verwandten, ist entweder die Anreise oder die Mobilität vor Ort ohne Auto zu schwierig. Wir gehen unsere Mobilität pragmatisch, nicht dogmatisch an.

Es gibt selbstverständlich auch Situationen, in denen wir uns ein eigenes, immer verfügbares Auto wünschen würden: Wenn es regnet und stürmt zum Beispiel oder wenn wir viel zu transportieren haben. Oder für einen Campingurlaub, der für uns u. a. wegen unseres großen Familienzelt ohne Auto nicht umsetzbar ist. Auch regelmäßig Kinder-Autositze zu einem Carsharing Cityflitzer zu schleppen und ein- und auszubauen, gehört zu den nervigeren Aspekten des Lebens ohne eigenes Auto. Und wenn ein Fahrrad einmal wegen kleiner oder großer Pannen nicht genutzt werden kann, dann wird unsere Alltagslogistik kompliziert. Aber

das immerhin kennen Autofahrer ebenfalls.

Radfahren in Darmstadt

Mit den Rädern in Darmstadt haben wir unsere vertrauten Wege, vor allem wenn wir mit unserer Tochter unterwegs sind. Und insgesamt kommen wir in der Stadt ziemlich gut mit dem Rad von A nach B. Doch nicht jede Stelle im Verkehr und nicht jeder Radweg ist so gestaltet, dass wir dort gerne und sicher mit Kind fahren wollen.

Beispiele:

- Vom Jugendstilbad zum Bürgerpark über die Heinheimer Straße: Teilweise ist der Radweg hier sehr schmal, Busse, LKWs, aber auch PKWs fahren mit wenig Abstand vorbei, Autos können z. B. vom Penny-Parkplatz oder aus Ausfahrten kommen.
- Vom Luisenplatz Richtung Hauptbahnhof: Weder über die Rheinstraße (bis zur Kreuzung Neckarstraße) noch über die Bleichstraße fährt man hier mit Kind sicher. Immerhin die Gegenrichtung ist in der Rheinstraße gut machbar.
- Die Karlstraße Richtung Bessungen: Wegen der Gleise und der engen Gehwege ist sie eine ziemliche Herausforderung.
- Die Kasinostraße Richtung Norden/Nordosten: Schon als erwachsener Radfahrer ist der Radweg hier bekanntermaßen eine Zumutung. Mit Kind meiden wir eine solche Stelle schlicht und einfach.

Auch in unserer direkten Nachbarschaft im Kapellplatzviertel ist das Radfahren für Kinder nicht gerade einfach (hohe Bordsteine, schmale Bürgersteige, Kopfsteinpflaster, Durchgangsverkehr). Dafür kommt man dank der zentralen Lage sehr schnell auf wirklich sichere Achsen Richtung Osten (über die Rudolf-Müller-Anlage) oder Richtung Norden (über den Herrngarten).

Ausstattung

Unsere Rad-Ausstattung würden wir als eher minimalistisch bezeichnen. Wir hatten früher einen Anhänger, den wir allerdings im Alltag zu sperrig und nicht sehr praktisch fanden. Für ein Lastenrad haben wir leider keinen geeigneten Abstellplatz. Also fahren unsere Kids, solange sie zu klein sind, um selbst zu fahren, auf dem eingangs erwähnten Kindersitz mit.

Ein wenig aufzurüsten, um Lasten besser zu transportieren, ist unser Plan für die Zukunft, z. B. über Satteltaschen oder einen simplen und kompakten Lasten-Anhänger.

Ziele

Jedes Mal, wenn wir mit unserem Kleinen (und zuvor im entsprechenden Alter auch mit unserer Großen) vor die Tür gehen oder uns in der Stadt bewegen, bläuen wir ihnen ein: "Achtung, da fahren Autos!" oder "Achtung, da ist die Straße!". Wäre es nicht schön, wenn das Leben mit Kindern in der Stadt irgendwann mit einem Weniger an solchen Warnungen funktionieren könnte?

Das wäre ein Ziel ganz im Sinne der Kidical Mass, an der wir regelmäßig teilnehmen.

Fazit #Autofrei mit Kindern in Darmstadt - das geht!

Und wir freuen uns auf den Austausch mit Gleichgesinnten oder denen, die es werden wollen. Ihr erreicht uns über den ADFC Darmstadt-Dieburg, ganz einfach per E-Mail an familie@adfc-darmstadt.de.

Anik Weiß und Hannes Konrad

Radfahren lernen in der Kindertagesstätte

Die Minibiker der Sportkita Arheilgen

Seit einem Jahr gibt es das Angebot der Minibiker in der Sportkita der Sportgemeinschaft Arheilgen. Es ist ein Fahrsicherheitstraining für die Vorschulkinder im letzten Kindergartenjahr.

Diana Steffenhagen, mit der ich gemeinsam in der Kindertagesstätte arbeite, bietet es dort an. Ich finde, die Minibiker sind ein wirklich tolles Angebot, welches weitere Verbreitung finden sollte. Deshalb wollte ich mehr von Diana darüber wissen:

Antje Sander: Diana, wie bist Du denn auf die Idee gekommen, die Minibiker in der Kindertagesstätte anzubieten?

Diana Steffenhagen: In meinem Verein, dem RSV Seeheim, wird das Programm seit 2019 angeboten. Wir haben das Konzept selbst entwickelt, es war ein voller Erfolg und wurde sehr gut angenommen. So sind Minibiker mittlerweile die größte Abteilung in unserem Verein. Um das Angebot noch weiter zu verbreiten, hat die deutsche Radsportjugend jetzt gemeinsam mit dem Bund Deutscher Radfahrer bundesweit das Projekt Minibiker gestartet. Radsportvereine können dabei, auch in Kooperation mit Kitas, Radfahr-Gruppen anbieten. Als ich hier in der Kita angefangen habe, habe ich dann natürlich gleich das Konzept der Minibiker mit hergebracht.

Toll, da ist der RSV Seeheim ja Vorreiter für dieses Projekt. Was macht ihr denn so genau bei den Minibikern?

Das Programm besteht z. B. aus Bremsübungen, Laternensprints, Slalom und Kreise fahren und einen Hügel hoch und hinunterfahren. Die Kinder lernen einhändig fahren (wichtig um ein Handzeichen geben zu können) und auch mal, einen Bordstein hinaufzufahren, indem sie das Vorderrad etwas hochziehen. Sie lernen auch in der Gruppe nebeneinander und hintereinander zu fahren. Dabei werden spielend die Handzeichen kennengelernt, die wir beim Gruppenfahren verwenden: Also für Rechts, Links, Stopp, Hintereinander und Zweierreihe. Zu Beginn üben wir auf dem Gelände der Sportgemeinschaft Arheilgen. Nach ca. zwei Monaten machen wir dann Ausflüge in die nähere Umgebung. So fahren wir z. B. zu einem Spielplatz und haben sogar schon den Pumptrack in Kranichstein besucht.

Das ist sicher ein tolles Erlebnis für die Kinder, gemeinsam in einer Gruppe mit Gleichaltrigen Rad zu fahren. Aber weshalb denkst Du, ist es für Vorschulkinder wichtig, gut Rad fahren zu können?

Das Rad ist ein gutes Fortbewegungsmittel z. B., wenn Eltern ihre Kinder zur Schule bringen. Wenn die Kinder geübt sind, fahren sie auch sicherer auf dem Gehweg. Denn sie müssen ja, bis sie acht Jahre alt sind, getrennt von den Eltern auf dem Gehweg fahren. Außerdem sind sie insgesamt sicherer im Verkehr unterwegs.

Ich finde, die Minibiker sind ein toller Beitrag zur Bewegungsförderung, aber auch zur Selbstständigkeit der Kinder und zu mehr Sicherheit im Verkehr. Aber was ist mit Kindern, die noch nicht Fahrrad fahren können?

Diese Kinder fahren mit dem Laufrad mit, bis sie sicher auf dem Rad die Balance halten können. Spätestens bis sie in die Schule kommen, können sie dann Rad fahren (allerdings haben bisher auch die Eltern zuhause etwas unterstützt). Zurzeit haben wir ein Kind mit einer körperlichen Behinderung dabei. Es fährt mit einer Lenkhilfe und fängt auch erst einmal mit einem Laufrad an.



Foto: Diana Steffenhagen

Früh übt sich, was mal ein Meister (oder eine Meisterin) auf dem Rad werden möchte.

Wichtig ist aber, mit Kindern vorher zu thematisieren, weshalb ein Kind mit dem Laufrad fährt, um Hänseleien zu vermeiden.

Das ist eine gute Vorgehensweise, damit auch alle Kinder teilnehmen können. Woran sollten Menschen noch denken, die in einer Kita ein Radfahrangebot anbieten möchten?

Es braucht für dieses Angebot keine spezifische Ausbildung. Alle Menschen können Kindern das Radfahren beibringen. Wichtig ist aber, sich die Fahrräder vorher anzuschauen: Sind die Bremsen funktionsfähig, wie sind sie eingestellt? Der Lenker darf nicht zu hoch sein. Das ist ebenfalls wichtig. Der Sattel hingegen kann ruhig etwas niedriger sein. Wir haben bei einem ersten Termin erst einmal alle Fahrradhelme richtig eingestellt und an einem zweiten Termin dann die Fahrräder überprüft. Dann gab es einen weiteren Termin, wo ich mir angeschaut habe, was die Kinder schon können. So konnten wir die Gruppen dann so einteilen, dass Kinder, die noch mehr Unterstützung brauchen, auf unterschiedliche Gruppen aufgeteilt werden.

Na, ich hoffe, mit diesem Vorwissen, trauen sich jetzt auch andere Menschen so einen Radfahrkurs anzubieten. Mich würde aber noch interessieren, welche Erfahrungen Du insgesamt mit den Kindern bei den Minibikern gemacht hast?

Die Kinder sind begeistert bei dem Angebot dabei. Mir ist aufgefallen, dass sie ganz andere Seiten und Stärken von sich zeigen können. Außerdem lernen sie gut zuzuhören, damit sie dann auch wissen, was sie tun sollen. Sie lernen Genauigkeit und schulen dabei auch ihre Konzentration.

Es ist außerdem schön, mal aus der quirligen Kita herauszukommen. Ich habe den Eindruck, dass hier draußen auch weniger ist, was die Kinder ablenkt.

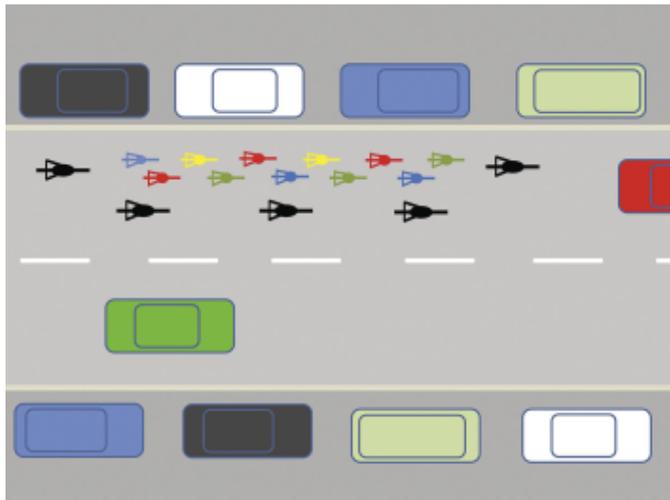
Vielen Dank Diana, für das Gespräch und noch viel Freude weiterhin mit den Minibikern!

Das Interview führte Antje Sander.

Früher mit dem Radfahren beginnen!

Mit dem BiciBus zur Schule

Foto: Torsten Willner



So kann man sich einen BiciBus vorstellen: Durch Erwachsene vom Autoverkehr abgeschirmt, fahren Kinder sicher zur Schule.

In Deutschland gibt es erst zarte Ansätze einer Verkehrswende. Nachhaltige Verkehrsinitiativen fehlen vor allem für Kinder und Jugendliche.

Mobilitätserziehung im Sinne von Vermittlung der Verkehrsregeln in Kindergärten und Schulen genügt nicht. Die fahrtechnische Ausbildung bleibt hier förmlich auf der Strecke. Hinzu kommt, dass die Ausbildung zum sogenannten Fahrradführerschein mit der 3./4. Klasse aus falschem Sicherheitsdenken viel zu spät beginnt.

Doch gerade fahrtechnisch sollten Kinder so früh wie möglich geschult werden, um eine gute motorische Entwicklung zu gewährleisten. 80 Prozent der Grundlagen der motorischen Entwicklung sind nach den ersten sechs Lebensjahren weitgehend abgeschlossen.

Beobachtungen an Frankfurter Grundschulen zeigen, dass nur noch rund 60 Prozent der Schüler*innen Rad fahren können. 30 Prozent der Rad fahrenden Schüler*innen fallen durch die praktische Prüfung zum Fahrradführerschein. Sie sind nicht in der Lage, eine Hand vom Lenker zu nehmen, um ein Abbiegen anzuzeigen.

Gleichzeitig bestätigen Wissenschaftler*innen, dass sich Versäumnisse in der frühen motorischen Entwicklung eines Kindes kaum oder nur sehr mühsam beseitigen lassen. Die zeitliche Verzögerung des Radfahrens im Kindesalter erhöht lebenslang das Verkehrs- und Unfallrisiko. Das zu vermeiden, wäre aber ganz einfach. Es gilt das regelmäßige Radfahren zu praktizieren – alltäglich am besten auf dem Weg zur Schule im BiciBus.

Was ist eigentlich ein BiciBus?

Bici ist das spanische Wort für Fahrrad oder Fahrräder. Ist der BiciBus also ein großer Bus, der neben den Fahrgästen auch deren Fahrräder transportiert? Nein, ziemlich daneben! "Bus" steht hier für den in der Straßenverkehrsordnung (StVO) definierten geschlossenen Verband, den 16 oder mehr Radfahrende bilden können. Der BiciBus ist ein Verband, der zu vereinbarten Zeiten auf vorgewählten Routen unterwegs ist, weshalb er sich vor allem für Menschen eignet, die regelmäßig zur gleichen Zeit bestimmte Wege zurückzulegen haben. Dies gilt besonders für Kinder und Jugendliche, die täglich Kita oder Schule besuchen.

Aufgrund der novellierten StVO sind mittlerweile bessere und fahradfreundlichere Voraussetzungen gegeben. Während Radfahrende früher äußerst rechts fahren mussten und mit lediglich "ausreichendem" Abstand überholt werden durften, wurden die Abstandsregeln zur Erhöhung der Sicherheit der Radfahrenden aktualisiert und neu definiert.

Nach den neuen Regeln gilt für Radfahrende ein Meter Sicherheitsabstand zum Straßenrand und parkenden Fahrzeugen. Kraftfahrzeuge müssen beim Überholen innerorts 1,5 Meter zu Radfahrenden einhalten.

Mit 16 Personen oder mehr bildet der BiciBus nach den deutschen Verkehrsregeln einen Verband und ist als zusammenhängendes Fahrzeug (ähnlich einem Lastzug mit Anhänger) zu betrachten.

Das Nebeneinanderfahren ist nicht nur erlaubt, sondern zur besseren Nutzung der Verkehrsfläche sogar erwünscht. Somit kann der BiciBus eine komplette Fahrspur der Straße regelkonform einnehmen. Fahrzeuge, die den Verband überholen möchten, müssen hierzu mindestens die nächste Fahrspur einnehmen.

Sicher eingerahmt von Erwachsenen

Die Kinder und Jugendlichen können und sollen von Erwachsenen – Eltern, Helfer*innen und Pädagog*innen – begleitet werden, die den Verband BiciBus absichern. So können die Kinder und Jugendlichen des BiciBus in der rechten Reihe fahren, während die begleitenden Erwachsenen in der linken Reihe neben den Kindern fahren. Dieser Schutz kann ebenso nach vorne wie nach hinten erfolgen. So eingerahmt fahren die Kinder und Jugendlichen auf der Straße geschützter als auf Rad- oder Gehwegen. Denn dort bilden Falschparker oder schlecht abgestellte E-Scooter gefährliche Hindernisse. An Ein- und Ausfahrten oder Hauseingängen besteht ständig Kollisionsgefahr. Und auch auf zu Fuß Gehende ist zu achten.

Unfallversichert wäre man auch im Heißluftballon

Weil in einem geschlossenen Verband auch Kinder mitfahren dürfen, wird die Straße im schützenden BiciBus rechtlich auch für Kinder benutzbar, für die sie sonst frühestens ab acht Jahren erlaubt wäre. Übrigens umfasst der gesetzliche Versicherungsschutz auch den Weg zu Schule oder Kita per BiciBus, hat die Unfallkasse bestätigt. Es komme nicht auf die Art des Verkehrsmittel an, "mit dem Heißluftballon zur Schule ginge auch."

Wegen der Chance, die der BiciBus für die Verkehrswende und den Klimaschutz bietet, unterstützen einige Mobilitätsverbände dieses Zukunftsprojekt tatkräftig – auch der ADFC. Mittlerweile gibt es bundesweit über zehn BiciBusse und es werden immer mehr.

Hessen nimmt hierbei die Vorreiterstellung ein: Frankfurt, Offenbach, Wiesbaden, Taunusstein und demnächst vielleicht auch in Darmstadt.

„Mit dem BiciBus wollen wir den Kindern zu mehr eigener Mobilität verhelfen sowie Selbstvertrauen und Sicherheit stärken – ein Zugewinn, der in keinem Elterntaxi der Welt vermittelt werden kann“, sagt Simone Markl, Mitgründerin von BiciBus Deutschland und Referentin für Kinder und Schulwegsicherheit beim ADFC Hessen.

Simone Markl

Familienradtouren beim ADFC Darmstadt-Dieburg

Aller Anfang ist schwer, mag die Idee noch so gut sein

Wie ich als „normale Mama“ dazukam, dieses Jahr drei ADFC-Touren für Kinder als Tourguide anzubieten, war im letzten Kettenblatt zu lesen. Was ist nun bei den ersten Familientouren geschehen, wie kamen sie an und was erhoffen wir uns?

Die Idee, Familienradtouren für den ADFC Darmstadt-Dieburg anzubieten, wurden von allen Seiten begeistert aufgenommen und unterstützt. So wurden 1.000 Flyer gedruckt, eine Fratz-Anzeige geschaltet und in einem Artikel im Darmstädter Echo die Touren angepriesen. Die Flyer wurden von Antje – eine der Aktiven im Familienteam – fleißig bei den Kidical Mass-Touren verteilt und in Geschäften ausgelegt. Wenn wir vor dem Schwimmbad, im Park usw. auf Eltern mit Rad fahrenden Kindern trafen, verteilten wir ebenfalls Handzettel.



Foto: Helga Hofmann

Fabiennesteig und Erdbeerfeld

Trotz der Vorbereitungen fanden sich auf unserer ersten Familientour Anfang Juni nur drei Familien zum Mitradeln ein, die allesamt bekannt waren. Die Strecke führte auf fast autofreien Wegen – wenn man mit Kindern unterwegs ist, unerlässlich – zum Fabiennesteig bei Kranichstein. Dieser war tatsächlich für alle Teilnehmenden neu. Anschließend ging es auf ein Erdbeerfeld, um die mitgebrachten leeren Behälter genauso wie die Mägen zu füllen. Ein gelungener Einstieg für mich als Tourguide, um mit dem ganzen Ablauf vor, während und auch im Abschluss vertraut zu werden. Denn die erste Tour ist ja immer etwas Besonderes, auch vom Aufregungsgrad her.

Nach dem Spielen und vor der Eisdiele!

Rosenhöhe und Oberwaldhaus

Bei der Tour Anfang Juli war dann das erste Mal eine Familie dabei, die neu und „unbekannt“ war. Los ging es am Jugendstilbad – inmitten von Buden, Verkaufsständen und Fahrgeschäften. Dieses Timing sollten wir für die Zukunft verbessern und das Heinerfest bei der Planung im Blick haben. Unser Weg führte uns über die Rosenhöhe und das Denkmal der nachhaltigen Forsterei zum Spielplatz am Oberwaldhaus. Da ein Gewitter aufzog, mussten wir die Zeit zum Spielen abkürzen. Geschwind ging es durch den Wald und das Oberfeld zurück zum Jugendstilbad.

Waldspielplatz in Griesheim mit fauchendem Elias

Bei der letzten Tour im September war es dann so, wie es sein sollte. Die Anmeldungen trudelten nur so herein. Insgesamt 14 Kinder mit ihren Eltern trafen sich beim Europaplatz, wo die Wasserfontänen gleich die Begeisterung der Kinder weckten. Von der Waldkolonie aus radelten wir auf schmalen Pfaden und Waldwegen zum Waldspielplatz in Griesheim. Dieser empfing uns sogar mit freien Bänken und die Kinder verteilten sich sofort auf die vielen Spielmöglichkeiten. Das Timing war präzise getroffen, denn beim Zwischenstopp an einer Eisdiele in Griesheim dampfte und schnaufte der „Feurige Elias“ an uns Richtung Darmstadt vorbei.

Die Rückmeldung der Kinder und Eltern waren alle sehr positiv. „Wir sind gerne wieder dabei“, hörten wir nicht nur einmal. Die Tour hat auch uns drei vom Familienteam – Antje, Helga und mir – richtig viel Spaß gemacht.

Lessons learned und wie geht es nun weiter?

Wir hatten bis auf zwei kleine „Unachtsamkeitsauffahrer“ beim Bremsen zwar Tränen, die schnell wieder trockneten, aber keine nennenswerten Verletzungen.

Auch der „Pannengott“ war uns hold. Um jedoch für die Zukunft gerüstet zu sein, habe ich sicherheitshalber beim ADFC an einem Schrauberinnenkurs teilgenommen. Denn es ist bestimmt wie mit einem Regenschirm. Wenn der dabei ist, regnet es nicht. Wenigstens ist das meine Hoffnung in Analogie zum Schlauchflicken. Solch ein Schrauber*innenkurs ist aber nicht nur für Tour-Guides nützlich. Er kann jedem die Sicherheit geben, im Fall einer Panne nicht hilflos zu sein.

Zur Pannenvorsorge haben wir vor der Abfahrt auch immer geprüft, ob genug Luft im Reifen war. Überraschung! Nö. Anscheinend haben viele Eltern bei den Kinderfahrrädern den Luftdruck nicht so „auf dem Schirm“. Eine gut funktionierende Standluftpumpe ist hier hilfreich.

Beim Festlegen der Daten für die zukünftigen Familientouren sollen die Darmstädter „Feiertage“ berücksichtigt werden, um Überschneidungen z. B. mit dem Heinerfest zu vermeiden.

Fazit:

Wie bei fast allem dauert es, bis ein neues Angebot richtig „warm läuft“. Werbung auch außerhalb der üblichen ADFC-Kanäle z. B. im Fratz-Magazin ist unerlässlich. Dann erreicht man Familien, die bislang nichts mit dem ADFC zu tun haben.

Auch für nächstes Jahr werden wir wieder diese drei Touren anbieten. Zusätzlich wollen wir das Angebot ergänzen. Wer eine Idee hat, was Kindern um Darmstadt herum gefallen könnte, kann sie uns gerne zusenden. Wer Kinder oder Enkelkinder ab 6 Jahren hat und mitfahren möchte, Ideen für weitere Kindertouren hat, gute kindgerechte Wege kennt oder auch mal als Unterstützer*in dabei sein möchte, kann mich gerne unter familie@adfc-darmstadt.de anschreiben. Im November planen wir vom Familienteam die Touren für nächstes Jahr. Wir freuen uns auf weitere Ideengeber*innen und aktive Unterstützung.

Ulrike Menzel

Stadtradeln 2023

Einblicke in das ADFC-Team

Das ADFC-Team 2023 war so groß wie nie zuvor. Zuletzt zählten wir im Darmstädter Team 86 aktiv Radelnde. Diese sammelten im Aktionszeitraum 24.806 Kilometer und erreichten damit Platz 7 unter 144 teilnehmenden Teams in Darmstadt. Besonderer Höhepunkt: Die Jeckentour mit 250 km pro Person. Aber auch im Landkreis war der ADFC dabei. In Dieburg erreichte das ADFC-Team mit nur 9 Personen einen beachtlichen 11. Platz.

Das Stadtradeln ist jedoch mehr als ein Wettbewerb. Kommunen erhalten von der AGNH zur Radplanung die getrackten Daten zur Verfügung gestellt und können damit arbeiten. Dazu kommt jenseits von Zahlen, Daten, Fakten immer auch eine persönliche Ebene. Jede*r erlebt das Stadtradeln anders. Einige unserer Teammitglieder haben sich dazu geäußert.

Karin Koch: „Stadtradeln, wer braucht denn so was?“

Das war mein erster Gedanke, als ich vor einigen Jahren zum ersten Mal ein Stadtradeln-Plakat sah. Ich bin eine Alltagsfaherin und benutze mein Fahrrad, um von A nach B zu kommen. Weder die gefahrenen Kilometer noch die dafür benötigten Zeit spielten in meinem Leben eine Rolle, außer wenn die Zeit mal wieder knapp war und ich dadurch etwas schneller zum Ziel radeln musste - doch das ist eine andere Baustelle. Neugierig geworden, was man durch das „Stadtradeln“ erreichen will und wie das Ganze funktioniert, habe ich im Internet recherchiert. Immer noch nicht überzeugt, wie das Addieren von Fahrradkilometern etwas Positives für Radfahrer*innen bewirken soll, habe ich versucht meine gefahrenen Kilometer mit dem Fahrrad im Kopf zu berechnen und bin ganz schnell kläglich gescheitert. Es lag nicht an meinen Kopfrechenkünsten - ich hatte den Überblick verloren. Jetzt wollte ich es wissen und habe mich und meinen Mann als Gruppe beim Stadtradeln angemeldet. Erstaunt registrierte ich, was in unserem Alltag in drei Wochen alles an Kilometern zusammenkommt. Klar, waren wir im Team bei den Kommunen auf einem der hinteren Ränge und mir wurde bewusst, welche Gesamtwirkung es für ein Team ergibt, wenn die Kilometer gebündelt werden. Da der ADFC meinen Vorstellungen vom Radfahren am besten entsprach, ging es ab dem darauffolgenden Jahr im ADFC-Team weiter. Und siehe da, unsere gefahrenen Kilometer werden sichtbar. Nebenbei versuche ich noch Freunde

und Bekannte für die drei Wochen Stadtradeln zu gewinnen. Zugegeben aus reinem Eigennutz, denn wer Rad fährt, hat „kein Gesäß mehr“ zum Autofahren, aber Kilometer sind Kilometer. Die Masse macht die Radfahrenden sichtbar und vielleicht entdeckt ja der*die ein oder andere, dass er*sie auch so sehr gut ankommt.

Katrin Rose



Foto: Katrin Rose

Katrin Rose: „Fahradkilometer sammeln ist toll!“

Ich habe im Frühjahr 2019 das erste Mal vom Stadtradeln gehört. Eine Freundin aus München hat mir damals davon erzählt. Eine kurze Recherche im Internet ergab, dass der Landkreis Darmstadt Dieburg im Herbst desselben Jahres ebenfalls dabei war. Also habe ich erfolgreich die Werbetrommel bei den Grünen in meinen Wohnort Roßdorf gerührt. Seitdem gibt es jedes Jahr ein Team der Grünen. Allerdings radele ich seit drei Jahren im Team der Haftpflichtkasse mit, meinem Arbeitgeber in Roßdorf. Dank hausinternem Nachhaltigkeitsteam konnte ich 2021 dort ebenfalls ein Team etablieren, welches am Stadtradeln teilnimmt.

Seit letztem Jahr dürfen die ADFC-Mitglieder aus dem Landkreis auch für Darmstadt radeln. Da konnte ich sogar zwei Mal unterstützen und Fahrradkilometer sammeln, toll!

Ich bin überzeugt davon, dass viele Strecken zu Fuß oder mit dem Fahrrad (oder E-Bike) statt mit dem Auto zurückgelegt werden können und lebe das auch das ganze Jahr über vor, nicht nur in den drei Wochen Stadtradeln. Meine Hoffnung ist, dass durch Aktionen wie das Stadtradeln auch andere Menschen davon überzeugt werden können und sich die Situation für die Radfahrenden verbessert. Daher tracke ich auch möglichst viele meiner Fahrten mit der App.

Michael Mättner: „Das Fahrrad ist meine erste Wahl als Verkehrsmittel.“

Zum Stadtradeln bin ich durch den Aufruf des ADFC gekommen. Da das Fahrrad sowieso meine erste Wahl als Verkehrsmittel ist, fiel mir die Entscheidung leicht und ich wollte mich an dieser Aktion beteiligen. Da ich im Aktionszeitraum gerade im Fahrradurlaub in Dänemark war, kamen einige Kilometer zusammen. Dort bin ich jeden Tag 60 – 80 km gefahren. Normalerweise hätte ich „nur“ ca. 200 km in der Woche geschafft. Auf die Frage, ob mich das Stadtradeln anspricht, muss ich mit einem „Jein“ antworten. Ich fahre sowieso viel Rad, aber durch die Aktion kam dann doch noch eine Samstagstour dazu, die ich sonst nicht gemacht hätte.

Solveigh Matthies: „Wettbewerb motiviert.“

Seit einigen Jahren unterstütze ich die Aktion. Es ist beeindruckend zu sehen, wie viele Kilometer im Aktionszeitraum erradelt werden können. Die Idee, klimafreundliches Radeln mit einem Wettbewerb zu verknüpfen, ist sehr clever. Denn so ist die Motivation gleich deutlich höher.

Helga Hofmann

Solveigh Matthies

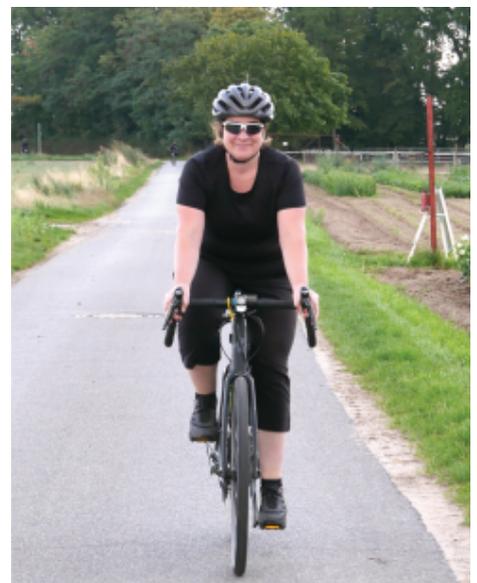


Foto: Solveigh Matthies

Fahrradaktionstag Darmstadt 2023

Am Fahrradaktionstag 2023 gab es wieder viele Informationen und Aktionen rund ums Rad. Das wurde bei herrlichem Wetter gerne wahrgenommen.

Bei der Fahrradwaschanlage und unserem Codier-Stand war die Nachfrage besonders groß. Die Wartezeit konnte aber mit einem Bummel über den Aktionstag gut genutzt werden.

Wieder dabei das Fahrradmuseum aus Bad Brückenau

Eine kleine Ausstellung gab einen Einblick in die Fahrradgeschichte vom Laufrad bis zum modernen Designrad, mit dabei auch historische Kinderfahrräder. Besonders gut hat den meisten Besucher*innen das Mitmachangebot gefallen. Auf einer abgeteilten Fläche konnte Hochrad Fahren geübt werden. Gegenüber manchen der historischen Hochräder war der Nachbau mit einem Rad-Durchmesser von etwa 1,80 Metern nicht ganz so beängstigend. Vorstellen, damit zu fahren, konnte ich mir zunächst nicht. Aber neugierig war ich schon und dachte mir, dass drauf setzen und sich am Zaun festhalten gehen müsste. Zu meiner Überraschung war es dann erstaunlich einfach, nur die Lenkung fühlte sich komisch an. Entsprechend hoch war der Adrenalinstoß vor der ersten Kurve. Nach drei Runden war alle Angst vergangen und ich war überrascht, wie wendig und stabil sich so ein Rad fahren lässt.

Neben dem Hochrad gab es noch viele lustige Geschicklichkeitsräder, mit denen viele Familien ihren Spaß hatten. Es war für alle etwas dabei.

Ausprobieren und aktiv sein

Für jüngere Kinder gab es einen tollen Parcours. Beim Umrufen von Hütchen oder dem Befahren einer Wippe konnte jede*r ausprobieren, wie sicher sie*er mit dem Rad ist. Der Verein „Radeln ohne Alter“ lud zu einer gemütlichen Rikscha-Fahrt ein. Und Lasten- oder Liegeräder konnten auch Probe gefahren werden.

Infos rund ums Rad

Wer auf der Suche nach einem Rad war, konnte bequem zwi-

Die Jeckentour

250 km nonstop mit dem Rad von Darmstadt nach Köln

Einmal im Jahr fährt der ADFC Darmstadt-Dieburg bei Mondschein nach Köln. Ganz schön jeck, wie man in Köln sagt, und jedes Jahr ein Höhepunkt im ADFC-Tourenprogramm.

Die Jeckentour gibt es seit 1996. Seither findet sie jedes Jahr statt, 2023 das 28. Mal. Selbst wer viel radelt, eine solche Tour schüttelt niemand einfach so aus dem Ärmel. Folglich haben die Jecken vorher geübt und sind am 27. April probeweise schon mal 140 km nach Karlsruhe geradelt.

Dieses Jahr ging es am 1.7. abends los. Zehn begeisterte Radler*innen trafen sich am Hauptbahnhof, um die 250 km am Stück zu absolvieren. Beim Losfahren regnete es, doch wenn Jecken reisen, wird das Wetter immer besser. Am frühen Morgen kam die Gruppe wie geplant am Kölner Dom an. Auf dem Weg dorthin legte die Gruppe einige wohl geplante Pausen ein und genoss u.a. das Lichtspektakel „Rhein in Flammen“ bei Bingen. All das macht aus, dass diese Radtour etwas ganz Besonderes ist.

Die Jeckentour ist eine von 114 Radtouren aus dem ADFC-Radtourenprogramm 2023. Die Radtouren sind – egal wie leicht oder anspruchsvoll – neben der verkehrspolitischen Arbeit eines



Foto: Helga Hofmann

Das ADFC-Team beantwortet alle Fragen.

schen Liegerad, vollgefedertem Pedelec, Mountainbike oder einem normalen „Biobike“ wählen und sich Vor und Nachteile erklären lassen. Für die nächste Fahrradreise gab es Infos beim ADFC. Die Polizei beriet die Besucher*innen über sichere Schlösser und das Mobilitätsamt der Stadt stellte geplante Radwege vor.

Hinter den Kulissen

Das Mobilitätsamt der Stadt Darmstadt hat seit 2020 die Organisation des Aktionstags übernommen. Dies entlastet die ehrenamtlichen Helfer vom BUND, Werkhof und ADFC. Am Aktionstag selbst hat ein 17-köpfiges Team den Stand des ADFC Darmstadt-Dieburg gemanagt, Material von Fahrradbüro geholt, Tische und Zelte aufgebaut, 150 Räder codiert, viele, viele Menschen beraten, alles wieder eingepackt und in die Fahrradstation gebracht. Vielen Dank an alle Helferinnen und Helfer!

Wenn Sie den Aktionstag in diesem Jahr verpasst haben, planen Sie ihn nächstes Jahr Anfang September fest ein. Wenn Sie aktiv beim ADFC mithelfen wollen, schreiben Sie eine Mail an info@adfc-darmstadt.de. Wir freuen uns über weitere Aktive.

Annelie von Arnim

der Markenzeichen des ADFC. Wer Ideen hat, wohin unsere Touren führen könnten, was im Tourenprogramm noch fehlt, Anregungen sind herzlich willkommen. Wer damit liebäugelt, vielleicht selbst eine Tour anzubieten, sich aber noch nicht sicher ist, ist herzlich eingeladen, einfach mal bei einer der Touren mitzufahren und sich in der Rolle der Co-Tourenleitung auszuprobieren. Gerne stehe ich als Bindeglied zwischen TourGuides und Vorstand zur Verfügung.

Kontakt: hofmann@adfc-darmstadt.de.

Helga Hofmann



Foto: Helga Hofmann

Frauen auf Radreise. Allein unterwegs?

Sichtweisen von Frauen



Foto: Helga Hofmann

Ein Fahrrad, das Nötigste an Gepäck und ein Navi. Das reicht Frau, um die Welt mit anderen Augen zu sehen.

Die ersten Gedanken, welche wahrscheinlich vielen in den Sinn kommen, sind folgende: „Geht das gut?“, „Ist das nicht zu gefährlich?“, „Warum?“ Sind solche Fragen berechtigt? Und was antwortet frau darauf? Ich habe in den letzten Jahren viele verschiedene Meinungen dazu gehört oder gelesen.

Natürlich, es gibt unterschiedliche Angebote für Fahrradreisen, denen frau sich anschließen oder die sie buchen kann. Allerdings sollten diese idealerweise wohnortnah im Angebot sein. Erst umständlich lange mit dem Auto oder dem Zug anreisen zu müssen, ist für viele ein Ausschlusskriterium. Zum anderen muss die Zeit passen. Das Reiseziel ist natürlich auch nicht zu vergessen. Hier hat frau ja oft ihre eigenen Wünsche oder Träume.

Ich kenne viele Frauen, welche das Hobby Radfahren nicht mit ihrem Partner oder ihrer Familie teilen. Hier ist die Flexibilität, einfach eine Reise zur Wunschzeit zu buchen, nicht wirklich gegeben. Natürlich sind diese Faktoren nicht immer stimmig, aber „Warum alleine? Es geht doch auch mit einer Freundin/Bekanntem.“ Solche Stimmen sind immer wieder zu hören.

Abenteuer Solo-Reise

Was ist, wenn etwas passiert, frau eine Reifenpanne erleidet, die Kraft ausgeht? Es gibt doch auch Portale für Sportpartner*innen... Hier gibt es aus meiner Sicht etliche Gegenargumente.

Zuallererst: Möchte frau das auch immer? Natürlich kann ich von mir sagen, das Fahrradfahren in der Gesellschaft mehr Spaß macht. Aber auch alleine muss der Spaß am Radeln nicht zu kurz kommen.

Aus Gesprächen mit anderen Frauen weiß ich, dass es viele Beweggründe gibt, allein loszuziehen. Ein starkes Motiv ist das folgende: Ich muss mich im Alltag nach so vielen Dingen oder Menschen richten. Auf dem Rad möchte ich einfach mal nach meiner Nase tanzen. Die Zeit haben, mich treiben zu lassen, individuell den Moment genießen und entscheiden ohne Absprache oder Diskussion.

Im Hier und Jetzt zu sich selbst finden. Ist das nicht zu langweilig? Nein es gibt unterwegs immer nette Begegnungen mit anderen Radfahrenden. Erfahrene Solo-Reisende berichten,

dass Radfahrende, wenn sie allein unterwegs sind, leicht ins Gespräch kommen. Radeln in der Gruppe, ist dies viel schwieriger.

Und bei einer Panne? Die repariere ich selbst. Ich habe einen Fahrradreparaturkurs für Frauen beim ADFC besucht. Das gibt Sicherheit. Wer mehr darüber wissen möchte, wendet sich an den ADFC Darmstadt-Dieburg. Autofahrer kennen fast alle den ADAC welcher bei einer Panne etc. hilft. Einen solchen Pannendienst gibt es auch beim ADFC. Ich musste diesen zum Glück noch nicht ausprobieren, aber ein solcher Service ist beruhigend. Und für wenige Euro im Jahr kann man auch das europäische Ausland einschließen.

Den negativen Stimmen zum Trotz stelle ich fest, dass sehr viele Frauen alleine auf eine mehrtägige Tour gehen. Auch sehe ich hier nicht unbedingt eine bestimmte Altersgruppe. Immer wieder erlebe ich eine bunte Mischung. Frauen jeden Alters machen sich auf. Alleine zu reisen,

muss keine Notlösung sein. Manchmal ist es einfach Freiheit.

Ob es hier bestimmte Ziele gibt, die Frauen bevorzugt ansteuern? Meine Gespräche und Besuche auf Internetblogs zeigen, dass alle Regionen in Deutschland, aber auch das Ausland gerne angesteuert werden. Flussradwege und Alpenüberquerungen werden immer wieder genannt. Vor allem der Alpe Adria-Radweg als relativ leicht zu bewältigende Möglichkeit zur Alpenüberquerung steht ganz oben auf der Wunschliste vieler Frauen, so auch auf meiner. Allerdings sind wir hier wieder beim Thema Flexibilität und Vereinbarkeit mit den Anforderungen der Familie.

Die Vorbereitung

Reiseführer lassen uns hier in den Wintermonaten schon ins Träumen geraten. Auch wird in diesen oft die Antwort nach Packlisten, Unterkünften und den besten Geheimtipps an der Strecke gegeben.

Weitere Infos zur Vorbereitung und Planung sind auch beim ADFC unter <https://www.adfc.de/auf-tour> zusammengestellt. Natürlich spielt in den Vorbereitungen auch das Lampenfieber eine Rolle, jede Frau dürfte hier in einer stillen Minute in Bezug auf die Reise plötzlich einen Moment Angst vor der eigenen Courage bekommen. Aber mal ehrlich – hey, was hat frau schon alles geschafft. Da kann dies doch nur freudige Angst sein, oder?

Wer Anregungen oder Empowerment durch andere Frauen sucht, ist in folgender Facebook-Gruppe richtig: „Frauen auf Radreisen – mit und ohne Motor“ (URL: <https://www.facebook.com/groups/1046851328810195>). Meine Erfahrung mit dieser Gruppe: Frau wird dort (fast) immer geholfen.

Mein Fazit ist: Egal, welche Bedenken das Umfeld hat: Wenn frau von einer Radreise träumt, sollte sie nicht zögern. Sie kann klein anfangen – mit einer oder zwei Übernachtungen.

Auch ich habe schon eine zweitägige Reise alleine unternommen. Hat mir etwas gefehlt? Ja, Temperaturen unter 30°, ansonsten war es richtig entschleunigend. Und meinen Traum, in den Alpen zu fahren, egal ob den Alpe-Adria- oder dem Via Claudia Augusta-Radweg, gebe ich nicht auf. Die Vereinbarkeit mit all meinen Verpflichtungen wird hier noch kommen.

Sandra Gallei

Unterwegs mit der VSG-Tandemgruppe

Besondere Erfahrungen beim Radfahren

Die VSG-Tandemgruppe ist regelmäßig in Stadt und Land unterwegs. Wie eine solche Radtour abläuft und wie sie sich für Sehende und Nicht-Sehende anfühlt, ist Inhalt dieses Artikels.

Diesen Samstag soll es von Arheilgen aus ins Café Central in Groß-Umstadt gehen. Wer nicht sehen kann, benötigt Unterstützung bei der Anreise. Folglich entsendet Hans-Jürgen, unser Organisator, einzelne Pilot*innen mit je einem Tandem zum Darmstädter Nordbahnhof und S-Bahnhof Arheilgen, um dort ankommende Teilnehmer*innen abzuholen. Für mich als Tandem-Pilot ist es etwas ungewohnt, das Tandem alleine zu fahren. Ein Tandem ist länger und weniger wendig als ein normales Fahrrad. Es dauert länger, bis das Hinterrad auch über die Bordsteinkante gerollt ist, und der Wendekreis ist größer. Schließlich sind alle am Startpunkt: Pilot*innen, Co-Pilot*innen und die Einzelradler*innen ("Monos") als Begleitung. Es kann losgehen.

Mit Tandems on Tour

Wir fahren Eva, unserer Tourenleiterin, einfach hinterher. Die „Monos“ mit ihren orangefarbenen Westen stehen rechtzeitig an Einmündungen, um die Straße zum Überqueren für die Tandems freizuhalten. Oder sie öffnen Wildgatter auf unserem Weg. Je weniger man mit einem Tandem anhalten muss, desto leichter ist es für die Pilot*innen. Tandemfahren ist viel Kommunikation. Wo immer möglich, fahren wir zweispurig nebeneinander, um uns unterhalten zu können. Unterwegs beschreiben die Pilot*innen ihren Co-Pilot*innen was sie sehen: Kommt eine enge Kurve oder eine schwierige Stelle oder gar eine rote Ampel, an der wir anhalten müssen? Und Hinweise auf Hindernisse wie "Pfosten", "Schlagloch", „Gegenverkehr“ oder „Überholung“ geben wir deutlich nach hinten durch.

So viele Tandems auf einmal sind ein ungewohnter Anblick. Vor allem Kinder bestaunen die vielen „Doppelfahrräder“ mit großen Augen.

Ein paar Kilometer später ist plötzlich ein lauter Knall zu hören. Bei einem Tandem ist der hintere Reifen geplatzt. Doch wir haben Glück im Unglück. Vorher hatten die Piloten des Tandems ein ungewöhnliches Geräusch gehört und haben sicherheitshalber am Straßenrand angehalten. So kam es nicht zum Sturz. Wir bauen das Hinterrad aus und radeln damit zur Fahrradwerkstatt zurück, an der wir gerade vorbeigekommen waren. Dort haben wir noch mehr Glück: Es ist tatsächlich ein passender Mantel vorrätig und ein Fahrradmechaniker nimmt sich sofort die Zeit, den neuen Mantel samt neuem Schlauch aufzuziehen. Mit dem reparierten und voll aufgepumpten Hinterrad radeln wir zurück, bauen das Hinterrad wieder ein und machen uns auf dem schnellsten Weg auf in Richtung Marktplatz in Groß-Umstadt.

Pause

Beim Café Central begleiten die Pilot*innen ihre Co-Pilot*innen zu den Tischen, wo sich bald noch andere dazu gesellen. Für Angehörige, Freunde und Bekannte der Tandemgruppe findet sich auch noch Platz. Dort nehme ich mir die Zeit, in die Runde zu fragen, was das Tandemfahren für die Teilnehmer*innen bedeutet und warum sie mit dabei sind:

Frank Schäfer, Co-Pilot, sagt beispielsweise: „Als Blinder habe ich nicht so viele Möglichkeiten mich sportlich zu betätigen. Auf dem Tandem kann ich draußen an der frischen Luft sein. Außerdem schätze ich die Gruppenaktion sehr. Das Tandemfahren trägt zum Ausgleich und zur Entspannung bei.“



Foto: Solveigh Matthies

Wie kommt man als Blinder raus in die Natur? Zum Beispiel auf dem Tandem!

Hans-Jürgen Henkel (Organisation, Pilot, Mono) ergänzt: „Meine Motivation mit Menschen mit Einschränkungen Tandem zu fahren geht zurück auf einen Zeitungsartikel im „Darmstädter Echo“ vor über 20 Jahren, in dem Mitfahrer für eine Tandemgruppe gesucht wurden. Bei einer der ersten Touren beeindruckte mich der blinde Co-Pilot unterwegs mit der Aussage „Wir fahren gerade an einem Maisfeld lang“. Das war richtig, er hatte das Feld am Geräusch der Maisblätter erkannt. Dieses und manch anderes Erleben mit Menschen mit Einschränkungen waren und sind für mich eine wertvolle Erfahrung.“

Zurück nach Darmstadt

Nach dem guten Essen mit entspannten Gesprächen steht noch eine kleine Stadtführung auf dem Programm, bevor wir wieder unsere Räder satteln. Auf der Rückfahrt werden die Hinweise auf Hindernisse seltener. Es hat sich alles eingespielt und wir umfahren eventuelle Stolperstellen fast schon automatisch. In Darmstadt bringen die Pilot*innen die Co-Pilot*innen wieder zu den Bahnhöfen. Wir anderen werfen noch einen schnellen Blick auf den Tourenplan. Nach der Tour ist vor der nächsten Tour!

Solveigh Matthies mit Anregungen von Eva Gräbener und Volker Stein

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 km 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 nächsten Touren finden statt in 2024. Weitere Informationen: <https://www.vsg-darmstadt.de/home/tandemgruppe>

Eurobike 2023

Zweite Auflage in Frankfurt zeigt globale Fahrradwirtschaft im kräftigen Aufwind

Foto: Heilga Hofmann



Heimspiel: Auch der ADFC Landesverband Hessen war auf der Eurobike vertreten.

Wiederbelebung der Frankfurter Messe durch das Rad

Zwei Jahre lang, 2020 und 2021, herrschte auf dem Frankfurter Messegelände absolute Stille. Das war eine verdammt harte Zeit für den Messestandort Frankfurt und alle Akteure, die daran hängen. Als erster Messe-Event nach diesem gewaltigen Bruch kam im Juli 2022 ausgerechnet die Eurobike aus Friedrichshafen am Bodensee nach Frankfurt. 1.500 Aussteller und 60.000 Besucher*innen aus 90 Nationen retteten damals in nahezu letzter Sekunde die Frankfurter Messegesellschaft.

Spätestens dann müsste vielen klar geworden sein, dass aus dem bisher belächelten Fahrrad-Handwerk eine globale Wirtschaftsbranche mit viel Entwicklungs- und Wachstumspotential erwachsen war. Umso höher lagen für 2023 die Erwartungen an der zweiten Auflage der Leitmesse. Und diese Erwartungen wurden auch erfüllt: 1.900 Aussteller aus 62 Nationen, verteilt auf acht Hallen, und 67.000 Besucher aus 122 Nationen trafen im vergangenen Juni in Frankfurt erneut aufeinander.

Auf Messebesuch durch die Hallengänge

Wir waren am zweiten Tag recht früh da und haben uns mit einer Menge anderer Menschen durch den Eingang auf die Messe gedrängt. Schon die schiere Menge der Besucher*innen hat uns überrascht. Schließlich war kein Publikumstag, nur Besucher*innen mit entsprechendem Ausweis hatten Zugang und das waren trotzdem sehr viele.

Plan A, das eine oder andere Sondermodell über die Teststrecke zu fahren, ist dann auch am Andrang gescheitert. Auf der Teststrecke war die Hölle los und schon an der Anmeldung bei den einzelnen Herstellern gab es dichte Trauben von Interessierten, so dass wir auf Probefahrten verzichtet haben.

Also gleich Plan B, der Besuch bei ausgewählten Herstellern. Da wir vage Verabredungen getroffen hatten, mussten wir erst mal den Hallenplan studieren, um die entsprechenden Stände zu identifizieren.

Wir haben im Laufe des Tages einen Helmhersteller, eine italienische Agentur, die Fahrradkleidung und Zubehör vertritt, sowie Hersteller von unterschiedlichem Zubehör besucht. Durch die

Hallengänge konnten wir ebenfalls bei vielen Start-Ups über neue Antriebs- und Schaltsysteme sowie Lastenräder für quasi alle Aufgaben staunen. Die Weiterentwicklung der Ur-Erfindung von Herrn Drais ist bei Weitem längst nicht abgeschlossen.

Neue globale Trends

Besonders auffällig war dieses Jahr einerseits die groß angelegte und offensichtlich staatlich konzentrierte Präsenz von Herstellern aus der Volksrepublik China und Taiwan, deren Stände und Vertreter*innen friedlich nebeneinander standen und miteinander sprachen - trotz aller sonstigen geopolitischen Rivalitäten. Das Rad als Wundermittel zur wirksamen Diplomatie? Man würde es heute auf jeden Fall sehr begrüßen.

Im Gespräch mit Ausstellern konnte man andererseits erfahren, dass das Durcheinander der globalen Lieferketten in der Corona-Zeit Spuren hinterlassen hatte. So kamen viele Hersteller, die sowohl im fernen Osten als auch in Deutschland dazugelernt hatten, auf die Idee zurück, dass marktnahe Produktionsstandorte von großem Vorteil sein können. Portugal und Polen, beide EU-Mitgliedsländer mit vergleichsweise günstigen Herstellungskosten, scheinen mittlerweile besonders davon zu profitieren.

Kürzere Produktions- und Vertriebswege können nicht nur wirtschaftlicher sein, sondern auch nachhaltiger. Zur Nachhaltigkeit gehört auch ein sparsamer Umgang mit Rohstoffen, die für die massenhafte Elektrifizierung und Digitalisierung der Mobilität, und des Radfahrens im Besonderen, zunehmend eingesetzt werden. Eine globale Kreislaufwirtschaft hat sich hier zwar noch nicht etabliert. Dennoch waren auf der Messe einige Player zu sichten, die im Bereich von Standardisierung, Recycling und langlebigeren Akkus schon aktiv unterwegs sind.

Umfangreiches Rahmenprogramm

Von Nachhaltigkeit war übrigens im umfangreichen Rahmenprogramm der Messe viel die Rede. Nicht weniger als 11 Konferenzen fanden rund um die Messe statt, angefangen mit dem Nationalen Radverkehrskongress, wo die Verkehrs- und Mobilitätswende Hauptthema war. Weitere Konferenzthemen waren Radtourismus, Innovations- und Gründerforen, neue Konzepte für den Warenverkehr mit Lastenrädern, Fachkräftegewinnung und vieles mehr. All das wurde auch über die Medien in die breite Öffentlichkeit transportiert. Insofern ist die Eurobike zu einer wesentlichen weltweiten Botschafterin des Radfahrens geworden, nicht nur wirtschaftlich, sondern auch erst recht politisch.

Fazit

Wer auf der Eurobike konkrete Informationen sucht, sollte Zeit mitbringen, besonders wenn er an einem Publikumstag kommt. Am Stand zu warten, bis ein Ansprechpartner Zeit hat, kann dann vermutlich lang dauern. Aber anfassen ist deutlich besser als nur Infos aus der Suchmaschine. Alle Menschen, mit denen wir gesprochen haben, haben uns ausgesprochen gut und umfassend informiert. Allerdings muss man sich darauf einstellen, dass das Gedränge und der Geräuschpegel schnell müde machen. Ab und an eine Pause tut da gut. Auf jeden Fall ist die Eurobike einen Besuch wert. Und für Besucher*innen aus Südhessen lässt sich das sogar mit einer Radtour verbinden. Gleich vormerken: Die nächste Eurobike findet vom 3. bis zum 7. Juli 2024 statt.

Mehr Infos: www.eurobike.com

Xavier Marc, Klaus Görger

Premiere der EUROBIKE CITY PARADE

„Alle fahren Rad!“ – das Motto ist Programm

*Es ist die Vielfalt, die sofort ins Auge sticht: Lastenräder treffen auf Rennradfahrer*innen im Lycra-Outlet, dazwischen sieht man junge Hipster auf Fixies und Freizeitradelnde älteren Semesters. Auch zahlreiche ungewöhnliche Radformen sind dabei, vom traditionellen Tandem über Velomobile und Liegeräder bis hin zu Dreirädern, Rikschas und Sonderanfertigungen für Menschen mit Behinderung.*

Und genau das war beabsichtigt. Die Organisierenden ADFC und Eurobike plädierten mit der am 18. Juni erstmals veranstalteten Parade für sichere und barrierefreie Radwege sowie für ein zeitgemäßes Verkehrsrecht. Dr. Harry Herrmann-Hubert, Sprecher der AG Mehrspur im ADFC Hessen fasste es bei der Auftaktkundgebung an der Messe treffend zusammen: „Immer mehr Menschen nehmen mit Dreirädern, Lastenrädern oder anderen Spezialrädern am Straßenverkehr teil. In einem Radwegnetz, das durch Schlaglöcher, Baumwurzeln, Drängelgitter und viel zu geringe Wegebreiten kaum passierbar ist, kann von Barrierefreiheit keine Rede sein.“ Neben ihm sprachen auch ADFC-Bundesvorsitzende Rebecca Peters und der damals noch zukünftige Frankfurter Verkehrsdezernent Wolfgang Siefert (seit dem 8.7.2023 im Amt). Ein Info-Stand des ADFC Frankfurt und ein Coffee Bike rundeten die Festival-Atmosphäre ab, wobei sich die längsten Schlangen vor den zwei bereitgestellten Wasserstationen bildeten, denn die Sonne brannte mit über 30 Grad vom wolkenfreien Himmel.

Partystimmung mit DJ Dom Whiting

Um 14 Uhr fiel der Startschuss für die Parade vom englischen DJ Dom Whiting, der auf der Bühne erklärte: „The German crowd is pretty hyped.“ und alle Mitfahrenden daran erinnerte, viel zu trinken und hoffentlich keinen Platten zu bekommen. Dann schwang er sich auf sein mit einem DJ-Pult ausgerüstetes Fahrrad, führte die Parade an und sorgte mit seinen Beats die gesamten 15 Kilometer für ausgelassene Stimmung. „Make some noise!“ animierte er immer wieder, worauf mit lautem Klingeln und ausgelassenem Rufen geantwortet wurde. So erzielte die Demonstration ein Maximum an Aufmerksamkeit bei den Umstehenden. Viele filmten (teils ungläubig) das Ereignis mit ihrem Handy. Auf Höhe der Alten Oper wartete nun das nächste kulturelle Highlight auf die Teilnehmenden: Stelzenläufer*innen der antagion theaterAKTion schritten als Giraffen verkleidet durch die Menge. Symbolisieren sollte dies die langen und flexiblen Beine, die Radfahrende aktuell theoretisch bräuchten, um allen Hindernissen auf den Radwegen ausweichen zu können.

Flexibilität und schnelles Mitdenken bewiesen die Demonstrierenden an der Alten Brücke. Als von hinten ein Krankenwagen mit Martinshorn ankam, machten sie in Sekundenschnelle eine Rettungsgasse frei. Ob das mit Autos so gut geklappt hätte? Auch die 75 Ordnerinnen und Ordner leisteten über den kompletten Streckenverlauf ganze Arbeit und sorgten zum einen in Kooperation mit der Polizei dafür, dass Straßenkreuzungen gesichert wurden. Zum anderen erinnerten sie immer wieder an das Rechtsfahrgebot und ermöglichten so einen reibungslosen Verkehrsfluss.

Die Teilnehmer*innen: bunt und vielfältig

Während der Fahrt wurde die Vielfalt der rund 1.500 Mitfahrenden immer wieder ganz deutlich. Man traf auf Familien, bei denen die Kinder die ganze Strecke bereits mitstrampelten, andere



Foto: Torsten Willner

Dom Whiting, bekannt als „DJ on a Bike“, sorgte mit seiner Musik für Festivalstimmung.

ließen sich auf dem Kindersitz oder im Lastenrad chauffieren. In zahlreichen Cargo Bikes wurden aber auch Musikboxen transportiert, um selbst am hinteren Ende des Korsos einzuheizen. Und immer wieder fielen liebevolle kleine Details auf, wie das goldene Rad, das im Stil eines Gerippten bemalt ist und statt der Radflasche einen Bembel montiert hat. Oder der Radler mit Socken auf denen steht: I kiss better than I ride. Ein anderer Teilnehmer ließ per handgeschriebenem Zettel am Sattel wissen: Ich verbrenne Kalorien – kein Benzin. Dass sich so viele unterschiedliche Menschen mobilisiert haben, zeigt, dass das Bedürfnis nach mehr Platz fürs Rad in der Mitte der Gesellschaft angekommen ist. Wie schön, dass die Bundesregierung in der Woche zuvor einen Entwurf zur Reform des Straßenverkehrsgesetzes vorgelegt hatte, der Kommunen und Städten wesentlich mehr Handlungsspielraum ermöglichen würde.

Hannah Kessler

Mit freundlicher Unterstützung des ADFC Frankfurt
(Quelle: Frankfurt Aktuell, 04/2023)

Der ADFC wächst

Bei der EUROBIKE CITY PARADE konnte der ADFC Hessen mit Marco Kosinski und seiner Partnerin Isabel Hohle das 20.000 Mitglied begrüßen. Beide traten im Rahmen einer Familienmitgliedschaft in den ADFC ein und freuten sich sichtlich über die Fahrradtasche, die ihnen Landesvorsitzender Ansgar Hegerfeld als Begrüßungsgeschenk überreichte. Dem ADFC sind die beiden Wiesbadener beigetreten, weil sie die Verkehrswende unterstützen wollen und das Fahrrad für das Verkehrsmittel der Zukunft halten.

Cargobikes sind das "Yes, we can" des Radverkehrs

5 Jahre Heinerbike - gelebte Verkehrswende

Heinerbike ermöglicht eine attraktive, alltagstaugliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr und macht die Nutzung unterschiedlicher besonderer Fahrzeuge vom Lastenrad, Lastenroller, Anhänger bis zu inklusiven Personentransporträdern niedrigschwellig möglich.

Heinerbike startete im März 2018 mit fünf Bakfiets. Inzwischen sind über 20 Fahrzeuge in der Ausleihe (Kettenblatt 2022-1, S. 20). Die ersten Heinerbikes haben seit dem Fahrradaktionstag 2023 neue Aufgaben:

- Der **Foodsharing-Frachter** bei Foodsharing, um Lebensmittel auf nachhaltige Weise zu retten
- Der **LGG-Radler** bei der Bike-School Ludwigs-Georgs-Gymnasium
- Das **LuO-Bike** bei der Lichtenbergschule, dem Sieger des Stadtschulradelns
- Das **Stadtschüler*innen-Rad** für den SSR*, der stadtweiten Schülervertretung
- Der **Waldkunst-Wiesel**, ein echter Game Changer beim Verein für Internationale Waldkunst



Quelle: Jörn Strüber

Weitergabe der ersten Heinerbikes durch Stadtrat Michael Kolmer am 03.09.2023

Das Experiment, viele unterschiedliche Fahrzeuge in die Ausleihe zu nehmen, ist positiv verlaufen. 2016 bot die erste Cargobike-Roadshow in Deutschland Testfahrten an. 2023 rollte die **Cargobike.jetzt** Roadshow durch 55 Kommunen. Das **VCD Projekt Heinerbike – Mobilität für Menschen** stemmt dauerhaft eine Cargobike-Roadshow in Darmstadt.



Quelle: Stephan Voeth

Jetzt für Linus spenden - heinerbike.de

Demnächst wird das 25. Heinerbike für die kostenfreie Ausleihe zur Verfügung stehen

Linus, das dreirädrige Personentransportrad von Mäx & Mäleon braucht noch ein paar Spenden, um dann in der Lincolnsiedlung zu sein. Dank der großzügigen Spende der City-Bike GmbH sind der **City-Biker** und der **VAUDE-Frachter**, zwei R&M Packster 60 ohne Kindersitze, beim VAUDE-Store im Carree. Die **Watzewanne**, ein Cube-Cargo, steht im Rahmen des Mobilitätskonzepts des Lichtenberg Blocks (vgl. Artikel Heinerblocks) bei der Buchhandlung Lesezeichen bereit. **DELTA-...**, das 25. Heinerbike, wird bald an der Lichtwiese vorgestellt.

Heinerbike ist eine Erfolgsgeschichte, die maßgeblich durch zivilgesellschaftliches Engagement getragen wird. Wir freuen uns, wenn Menschen Heinerbike gut finden. Wir freuen uns sehr, wenn Menschen, die das Konzept so gut finden und eine Stunde im Monat Zeit haben, sich bei uns melden: info@heinerbike.de. Spenden sind eine weitere wichtige Säule von Heinerbike, ob regelmäßig 4 oder 15 € oder einmalig 10, 50 oder sogar 500 €. Damit möglichst viele Menschen Freude am Nutzen der Heinerbikes und an nachhaltiger Mobilität haben können, bitten wir alle Nutzenden, pfleglich und achtsam mit den Fahrzeugen umzugehen und Reparaturkosten zu vermeiden.

Radlogistik ist ein wichtiger Baustein lebenswerter Städte

„Die klimaneutrale Stadt der Zukunft – dafür sind emissionsfreie Lieferkonzepte mit Lastenfahrrädern ein wichtiger Baustein. Über Lieferkonzepte für Pakete auf der ‚letzten Meile‘ hinaus gibt es noch viel Luft nach oben: Warum nicht zum Beispiel auch beim Handwerker-Verkehr neue Wege wagen?“ fragt Helmut Dedy, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städtetages.

Heinerbike hilft interessierten Betrieben und Institutionen ganz individuell, nachhaltige Mobilität auch über einen längeren Zeitraum zu testen, und berät gerne: info@heinerbike.de.

Im Rahmen der **4. Nationalen Radlogistikkonferenz** in Darmstadt zeigte die Radbranche auf der Radexkursion am 19. September 2023, was möglich ist. Manche Räder hatten eine Transportkapazität von 200 kg und 2 m³:

- Vom Marktplatz über die Bleich- und Rheinstraße und über die Fuß- und Radwegebrücke über die Rheinstraße – auch die großen konnten und durften über die Brücke!
- Am Lager von **Vinocentral** erläuterte der Geschäftsführer Alexander Marschall die Erfahrungen, die er und sein Team mit dem Einsatz von Schwerlastfahrrädern im täglichen Einsatz gemacht haben.
- Beim Fahrradladen **eeemotion** erläuterte Thorsten Schlegel die Herausforderung bei der Wartung von Lastenrädern.
- Cem Tevetoglu sprach über Einsatz von Lastenrädern bei der monatlichen Verteilung des **P-Magazin** und die enormen Vorteile, die Lastenräder bieten.
- Beim **Fraunhofer-Institut für Betriebsfestigkeit und Systemzuverlässigkeit LBF** in Kranichstein diskutierten Prof. Dr.-Ing. Tobias Melz (Institutsleiter), Dr. Saskia Biel (Projektleitung Lasten-LeichtbauFahrrad) und das gesamte Team mit dem Fachpublikum über Lastenfahrrad, Leichtbaurahmen, Nutzlastüberwachung, Transportboxentwicklung und Leichtbaufelgen.

Letzte Meile – Yes, we can!

Jörn Strüber

Heiner*blocks: Verkehrswende im Quartier

Worum es geht

Ob autoluw in den Niederlanden, Low Traffic Neighbourhoods in Großbritannien oder Superblocks in Barcelona – die Grundidee ist dieselbe: Mit Verkehrsberuhigung und mehr Flächen für Rad, Grün und Menschen bringen wir die Verkehrswende flächendeckend ins Quartier und steigern die Lebensqualität. In Darmstadt ist es die Initiative heiner*blocks, die sich für eine autoarme Umgestaltung der Stadt auf Quartiersebene einsetzt. Zum Konzept gehören u. a. Maßnahmen gegen Durchgangsverkehr in Wohngebieten, verkehrsberuhigte Bereiche, Parkraumbewirtschaftung, mehr Radabstellanlagen und mehr Sharing-Angebote. Begegnungsorte sollen entstehen, Kinder sollen wieder auf der Straße spielen können.

Maßnahmenkonzept „Verkehrsversuch“ - Stellplatzbilanz



Quelle: R + T Verkehrsplanung GmbH

Was bisher geschah

2021 ging die Initiative aus Aktiven des Klimaentscheids Darmstadt hervor. Noch im selben Jahr nahmen sich CDU, Grüne und Volt im Koalitionsvertrag vor, ein Stadtviertel entsprechend dem Superblock-Konzept umzugestalten. 2022 sammelte die Initiative heiner*blocks dann 2.075 Unterschriften für die Realisierung von autoarmen Bestandsquartieren. Die Stadtverordnetenversammlung beschloss ohne Gegenstimmen ein Pilotprojekt für einen einzigen Superblock im Rahmen eines Verkehrsversuchs mit temporären Maßnahmen. Der für 2023 vorgesehene Versuch im Lichtenbergblock rund um den Riegerplatz wurde auf das Frühjahr 2024 verschoben. Wissenschaftlich wird der Versuch vom Projekt emergenCITY begleitet.

Maßnahmenkonzept Stufe 1 - Beispiel Liebfrauenstraße



Quelle: R + T Verkehrsplanung GmbH

Bürgerbeteiligung und Konzept der Stadt

Im Rahmen der europäischen Woche der Mobilität im Septem-

ber erfragte die Stadt Wünsche von Anwohnenden und Gewerbetreibenden und stellte ihre Pläne für den Verkehrsversuch öffentlich vor. Die Planung sieht einen kleinen verkehrsberuhigten Bereich, einige Einbahnregelungen und eine Sperrung der Straße am Lichtenbergplatz vor. Zudem sollen Sharing-Angebote gestärkt und das Gehwegparken an einzelnen Stellen geordnet werden.

Diese Maßnahmen sind alle richtig, aber sie sind in Bezug auf einen "Superblock" ein viel zu kleiner Schritt. Wesentliche Aspekte wie Radverkehr, Begrünung und Schulwegsicherung werden zu wenig angegangen, illegales Gehwegparken soll in weiten Teilen des Lichtenbergblocks sogar weiterhin geduldet werden. Wichtige Maßnahmen sind in der vorgestellten Planung einem zweiten Schritt (Perspektive) zugeordnet, für den es keinen Zeitplan gibt und unklar ist, ob dieser überhaupt umgesetzt werden wird.

Initiativen fordern Nachbesserungen ein

In einer gemeinsamen Presseerklärung fordern ADFC Darmstadt-Dieburg, Fridays for Future Darmstadt, heiner*blocks, Klimaentscheid Darmstadt, Martin macht Platz, Parents for Future Darmstadt und VCD Darmstadt-Dieburg das Konzept in sieben Punkten nachzubessern:

1. **Den zweiten Schritt im Frühjahr 2024 direkt umsetzen** – Für einen Verkehrsversuch ist es wichtig, etwas auszuprobieren, um mehr als marginale Maßnahmen evaluieren zu können.
2. **Liebfrauenstraße zur Fahrradstraße** – als sichere Alternative zum parallelen Rhörring
3. **Den kompletten Lichtenbergblock zum verkehrsberuhigten Bereich machen** – um damit das zu Fuß Gehen attraktiv, angenehm und sicher für alle zu gestalten, den Raum aufzuwerten, damit Kinder wieder auf der Straße spielen können
4. **Taunusplatz um den angrenzenden Abschnitt der Wenckstraße erweitern** – weil dieser Straßenabschnitt verkehrlich nicht notwendig ist und der Platz so aufgewertet werden kann.
5. **Mehr Bäume in den Straßen und mehr Begrünung auch im temporären Konzept** – wegen Hitze und Starkregen brauchen wir mehr Grün. Das ist weder im Verkehrsversuch noch in der Perspektive ausreichend vorgesehen
6. **Parken flächendeckend ordnen und Gehwegparken unterbinden** – es ist illegal und behindert und gefährdet alle, besonders Kinder.
7. **Mehr Sharing-Angebote** – schon im Versuch ist mehr Car- und Bikesharing nötig als bisher vorgesehen, um die Motivation zum Autoverzicht zu stärken.

Ergebnisse der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger

Auch bei der Beteiligung der Öffentlichkeit hatten wir den Eindruck, dass die Stimmen für eine Beschleunigung überwogen. Wir hoffen, dass sich dieses Ergebnis noch in den Planungen für den Verkehrsversuch niederschlägt. Aus Sicht der Initiativen ist es wichtig, deutliche Veränderungen vorzunehmen, auch um das Konzept umfangreich wissenschaftlich untersuchen zu können. So kann das Konzept bei Erfolg auf weite Teile der Stadt übertragen werden. Der Koalitionsvertrag sieht mindestens ein Stadtviertel und nicht nur einen einzigen "richtigen" Superblock in der Legislatur vor. Die Initiative heiner*blocks fordert weiter eine Umsetzung in weiten Teilen der Stadt.

Johannes Rümmelein von heiner*blocks

Sichere Kreuzungen für den Fuß- und Radverkehr

Zum geplanten Umbau der Kreuzung Landgraf-Georg-Str./Teichhausstraße im Rahmen des Forschungsprojektes SQUADA

Mit dem Beschluss 2020/0184 des Stadtparlaments, die Kreuzung der Landgraf-Georg-/Teichhaus-/Pützerstr. umzubauen, hat die Stadt Darmstadt beste Voraussetzungen geschaffen, um mit bundesweiter Unterstützung eine geschützte Kreuzung zu bauen. Das Forschungsprojekt **SQUADA** wird von der Hochschule Darmstadt und einem bundesweiten Expertengremium begleitet.

Bei diesem Kreuzungsdesign werden Radfahrende im geschützten Bereich geführt. Sie erhalten Wartebereiche auf Flächen, die nicht von Kfz genutzt werden. Querungsbereiche sind kurz, Konfliktstellen sind klein und zentralisiert. Eine Schutzinselkreuzung berücksichtigt die Bedürfnisse von Verkehrsteilnehmern, die ohne Schutz einer Karosserie unterwegs sind. In den

Niederlanden hat man gute Erfahrungen mit dem Kreuzungsdesign gemacht und auch in anderen Ländern werden diese Kreuzungen immer beliebter.

Das Projekt **SQUADA** („Separiertes und sicheres Queren für alle in Darmstadt“) hat eine Laufzeit von 2021-2024 und wird vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr mit 1,75 Mio. € gefördert. Das Projekt steht unter bundesweiter und internationaler Beobachtung und wird begleitet durch die BAST, die FGSV, die UDV, Verbände des Rad- und Fußverkehrs, Behindertenverbände, u.a. Es bietet einmalige Gelegenheit dar, ein gutes Kreuzungsdesign zu entwickeln, dass die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt.

Aktueller Zustand

Aktuell ist die Kreuzung am Mercksplatz in einem Zustand aus einer Zeit, in der Straßen vorwiegend fürs Auto gebaut wurden. Mit 27 Fahrstreifen gehört die Kreuzung zu den größten Kreuzungen in Darmstadt. Für die Sicherheit und den Komfort des Fuß- und Radverkehrs hat die Kreuzung einige Defizite:

1. Fehlende durchgängige, sichere Radverkehrsanlagen, Fehlen von verständlichen und sicheren Optionen für das Abbiegen.
2. Im Südwesten befindet sich ein freier Rechtsabbiegestreifen. Bis Fußgänger Grün anfordern, dürfen Kfz ohne Beachten einer Ampel rechts abbiegen. Laut Unfallforschung erhöhen diese Streifen das Unfallrisiko. Zudem sind sie unkomfortabel für Fuß und Rad.
3. Viele Gehwege sind als Mischnutzung fürs Rad freigegeben, andere werden trotz Verbots von vielen Radfahrenden genutzt, weil sich diese nicht auf die Fahrbahn oder ungeschützte Radwege trauen.
4. Für den Radverkehr gibt es keine gesonderte Signalisierung. Dadurch kann der Radverkehr nicht unabhängig vom Kfz-Verkehr gesteuert werden. Die meisten Querungsstellen besitzen reine Fußgängerfurten, d.h. sie dürfen von Radfahrenden gar nicht befahren werden. Dass dies nicht praxisorientiert ist, zeigt die hohe Zahl der Radfahrenden, die die Furten in alle Richtungen nutzen.
5. Lange Strecken beim Queren für Fuß und Rad (bis zu 14 m für den Fußverkehr und 60 m für den Radverkehr)

An Kreuzungen, an denen eine sichere Radführung für eine große heterogene Nutzergruppe (vor allem Kinder, Senioren, Anfänger, Menschen mit Behinderungen und Spezialfahrrädern) fehlt, werden die Gehwege häufig von Radfahrenden genutzt. Dies passiert unabhängig davon, ob das Befahren der Gehwege erlaubt ist. In der Folge werden zu Fuß Gehende behindert



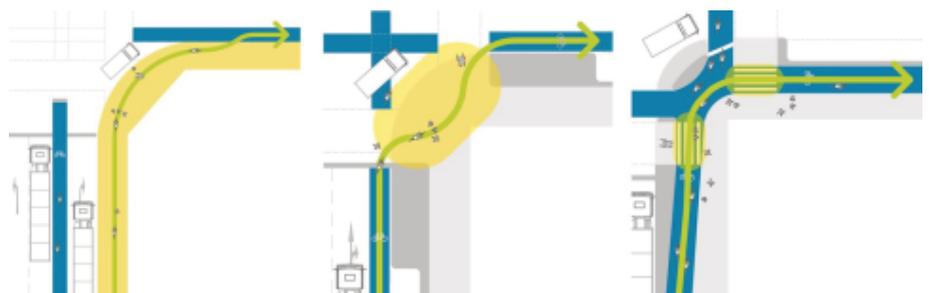
und gefährdet.

Lösungsansatz

Das Design von Schutzinselkreuzungen reagiert auf dieses Problem, indem es durchgängig baulich getrennte Radwege anbietet mit einer hohen Akzeptanz bei allen Radfahrenden.

Konfliktstellen zwischen dem Fuß- und Radverkehr werden gebündelt auf wenige kleine Flächen, die über Zebrastreifen oder Gehwegüberfahrten (kleine Rampen) den Vorrang des Fußverkehrs verdeutlichen. Der Vorteil dieses Vorgehens: Die Gehwege bleiben dem Fußverkehr vorbehalten.

Ein weiterer wichtiger Vorteil: Die vorhandenen Radwege sind sogar geeignet für Kinder unter 8 Jahren. Denn Radfahrstreifen ohne baulichen Schutz dürfen kleine Kinder nicht nutzen. Sie



sind dann auf die Gehwege angewiesen.

Das Abbiegen findet an Schutzinselkreuzungen auf geschützten Flächen statt. Auch die Warteflächen können nicht von Kfz überfahren werden. Verkehrsströme werden zeitlich (über die Signalisierung) als auch räumlich getrennt. Dies erhöht die Sicherheit vor Kollisionen und das Sicherheitsgefühl.

An Schutzinselkreuzungen verringern verkleinerte Eckradien die Geschwindigkeiten des abbiegenden Kfz-Verkehrs und erhöhen somit die Unfallsicherheit. An geschützten Kreuzungen wird die Verständlichkeit der Nutzung für die Verkehrsteilnehmer*innen durch unterschiedliche Oberflächengestaltung, vor allem aber durch die Anlage von leitenden Verkehrsinseln unterstützt.

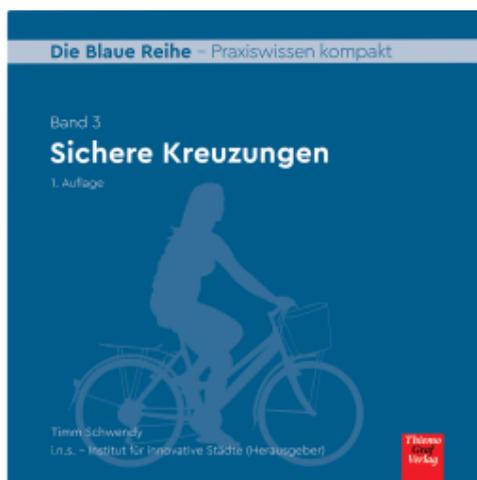
Die Straßenverkehrsordnung enthält nichts, was dem Einrichten von Schutzinselkreuzungen entgegensteht. Sie sind auch kein neuartiges Design. Vom Prinzip her sind sie als Musterlösung seit fast 60 Jahren in den Regelwerken enthalten. Es gibt dieses Kreuzungs-Design in Deutschland (u.a. sehr häufig in Regensburg) und auch in Darmstadt schon lange im Bestand (z.B. Karlsruher Str./ Rüdeshheimer Str.), wenn auch in mangelhafter Ausführung.



Das Projekt SQUADA ist eine einmalige Gelegenheit, mithilfe eines interdisziplinären Teams von Fachleuten, das Design der Schutzinselkreuzung so zu optimieren, dass es für alle Verkehrsteilnehmer niederschwellig funktioniert.

Es sei nochmal daran erinnert: Der Umbau der Kreuzung im Rahmen des Forschungsprojektes ist beschlossene Sache der Stadtverordnetenversammlung. Die Stadt Darmstadt sollte nun alles dafür tun, das Projekt auf die Straße zu bringen.

Timm Schwendy



Weiterführende Informationen

1. Zum möglichen Umbau der Kreuzung: <https://www.darmstadtfahrrad.org/?p=4798>
2. Zu SQUADA: <https://www.darmstadt.de/leben-indarmstadt/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsentwicklung-undprojekte/aktuelle-projekte/squada-separiertes-und-sicheres-querenfuer-alle-in-darmstadt>
3. Mehr zu Kreuzungen, die für alle Verkehrsteilnehmer funktionieren, enthält das jüngst im Thiemo Graf Verlag erschienene Buch: **SICHERE KREUZUNGEN**, Autor: Timm Schwendy
Grafiken: © Timm Schwendy, Darmstadt fährt Rad

Impressum

Herausgeber:
ADFC Darmstadt-Dieburg e.V.
Erscheinungsweise:
halbjährlich
Verantwortlich:
Annelie v.Arnim
Burkhard Walger
Redaktion:
Helga Hofmann
Klaus Görgen
Satz und Layout:
Burkhard Walger
Titelbild:
Helga Hofmann

Auflage:

2500 Exemplare
Anzeigenschluss 1-2024:
29. April 2024
Redaktionsschluss 1-2024:
15. April 2024
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**