

fahrradmagazin
kettenblatt
S Ü D H E S S E N



sic-marking.com

Editorial

Liebe Leserinnen, liebe Leser,
Fahrradfahren sei zur Ideologie geworden, meinte neulich Darmstadts Oberbürgermeister Hanno Benz (SPD)⁽¹⁾.

Mit Verlaub: Radfahren ist mitnichten ideologisch geworden. Vielmehr fahren heute immer mehr Menschen aus vielen triftigen Gründen Rad. Das Problem ist halt, dass das Fahrrad im Zuge des Wiederaufbaus von Darmstadt in der Nachkriegszeit bis vor wenigen Jahren schlichtweg ignoriert wurde. Erst 2018 zwang das Bürgerbegehren des Radentscheids Darmstadt, das rund 10.000 Bürger*innen mit ihren Unterschriften unterstützt haben, die Stadtpolitik zur überfälligen Kurskorrektur. Wie geht es nun in Darmstadt weiter? Darüber haben wir uns mit Verkehrsdezernent Paul-Georg Wandrey (CDU) unterhalten (Seite 3).

Wir haben auch mit Caroline Lodemann gesprochen, die seit Anfang 2024 politische Bundesgeschäftsführerin des ADFC ist. Sie stellt sich vor und gibt uns spannende Einblicke in ihren Arbeitsplatz mitten im Regierungsviertel Berlins (Seite 5).

Kehren wir nach Darmstadt zurück, wo die Kasinostraße eine der schlimmsten Verkehrsachsen für Radfahrende ist. Dagegen hat der Radentscheid Darmstadt kürzlich eine Fahrraddemo organisiert. David Grünewald berichtet auf Seite 21 über bemerkenswerte Hintergründe und Folgen dieser Demo.

Griesheim gab sich Anfang 2021 ein umfangreiches Radverkehrskonzept, das viele Erwartungen weckte. Dreieinhalb Jahre später zieht Martin Wiediger von der Initiative für FahrradFreundliches Griesheim eine ernüchternde Zwischenbilanz der Umsetzung (Seite 8).

Und wie ist das Radfahren bei Euch vor Ort? Auf Eure Antworten wartet die 11. Auflage des ADFC-Fahrradklima-Tests, der noch bis Ende November läuft. Auf dem Endspurt ermunert uns Klaus Görgen zur regen Teilnahme (Seite 11). Die Ergebnisse werden im ersten Quartal 2025 veröffentlicht, ein Jahr vor der nächsten Kommunalwahl in Hessen. So bringen wir das Rad in den Wahlkampf um die Rathäuser ein!

„Wie kommt mein Kind allein sicher zur Schule?“, fragen sich heute viele Eltern. Darauf finden sie immer seltener eine beruhigende Antwort. Immerhin keimt derzeit in Österreich und in Nordrhein-Westfalen ein Stückchen Hoffnung auf: Dort darf der Kfz-Verkehr vor Schulen eingeschränkt werden (Seite 6).

Radfahren begeistert Kinder und Jugendliche und ist für deren gesamte Entwicklung enorm wichtig. Das weiß Dorothea Daum, Lehrerin aus Michelstadt (Odenwaldkreis), sehr wohl. Sie erzählt uns auf Seite 10 von den vielen Aktionen, die sie mit einigen Kolleg*innen an den Schulen in Michelstadt und Erbach unter-

nimmt. Von begeisterten Schüler*innen auf dem Fahrrad ist zum Darmstädter Schulkorso 2024 (Seite 11) und zur hessischen Mountainbike-Schulmeisterschaft 2024 in Ober-Ramstadt (Seite 12) ebenfalls die Rede.

Im Leben gibt es noch andere wichtige Dinge als nur Politik. Das gilt auch für das ADFC-Verbandsleben, in dem gemeinsame Werte gepflegt werden. Und so streben wir an, dass aktive Frauen und Männer auf allen Ebenen unseres Verbands gleichermaßen Verantwortung tragen. Dazu trägt das ADFC-Frauennetzwerk maßgeblich bei, worüber Tina Mohr auf Seite 7 berichtet.

Mitten im trüben Winter denkt man am besten an den nächsten (hoffentlich sonnigen) Sommer. Dafür findet Ihr in dieser Ausgabe einige Tipps und Ideen zu Radtouren und Radreisen (Seiten 13 bis 15).

Lust auf ein neues Rad, aber noch unentschieden? Dr. Anja Wagner berichtet von der letzten Eurobike-Weltmesse in Frankfurt (Seite 16), während Felix Greiner seine Erfahrungen als S-Pedelec-Pendler mit uns teilt (Seite 9). Auf jeden Fall soll ein gutes Schloss das neue Rad von Anfang an vor langen Fingern schützen. Wird das Rad trotzdem geklaut, hilft die Codierung bei der Fahndung. Burkhard Walger erläutert uns auf Seite 17, wie das funktioniert.

Last but not least: Wir freuen uns über zwei neue Gesichter im Redaktionsteam vom Fahrradmagazin Kettenblatt: Dr. Anja Wagner (Seite 14) und Georg Reichle (Seite 19). Herzlich willkommen!

Gute und sichere Fahrt durch den Winter sowie alles Gute für die Weihnachtszeit und das neue Jahr wünscht Euch

Xavier Marc

⁽¹⁾ Magazin Kettenblatt 1/2024, Seite 4



Foto: Torsten Willner

Inhalt

Editorial.....	2
Im Gespräch mit Stadtrat Paul Wandrey.....	3
Im Gespräch mit Caroline Lodemann.....	5
Musterknaben Österreich und NRW führen Autoland Deutschland vor.....	6
Frauenpower in Frankfurt.....	7
Eine Fahrradstraße ist noch kein durchgängiges Radverkehrsnetz.....	8
Gefahren: 1 Jahr S-Pedelec.....	9
SCHUL- und STADTRADELN 2024 in Michelstadt und Erbach.....	10
Fahrradklimatest 2024 – Zeit für den Endspurt.....	11
Mit Mucke und Muckis durch Darmstadt.....	11
Spektakuläres Rennen und packender Parcours.....	12

Zu den "armen Leuten von Kombach".....	13
Lust auf Radreise?- Bett+Bike.....	14
Neues Redaktionsmitglied- Dr. Anja Wagner.....	14
Ein Rückblick auf die Radtourensaison 2024.....	15
Eurobike 2024- Fortschritte auf dem Weg zur Mobilitätswende.....	16
Der Trick mit den Nummern gegen den Klau.....	17
Neues Redaktionsmitglied - Georg Reichle.....	19
Der 13. Fahrradaktionstag.....	20
Demo für sicheren Radweg in der Kasinostraße und Schlagabtausch mit Dezernent Wandrey (CDU).....	21
Der Weltkindertag und Mobilität von Kindern.....	22
Gemeinsam für eine nachhaltige Mobilität!.....	23
Impressum.....	23

Im Gespräch mit Stadtrat Paul Wandrey, Verkehrsdezernent der Stadt Darmstadt

Magazin Kettenblatt: Wie oft fahren Sie Rad in Darmstadt? Sind Sie dabei voll entspannt?

Stadtrat Paul Wandrey: Ich fahre regelmäßig Rad, sowohl privat als auch dienstlich, wobei ich eingestehen muss, dass ich eher ein Schönwetter-Radfahrer bin. Schon als Schüler und Student habe ich mich in Darmstadt mit dem Fahrrad viel bewegt. Ich fühle mich sicher auf dem Rad, weiß aber auch, dass es in Darmstadt viele Problemstellen gibt, wo sich weniger erfahrene Radfahrer ziemlich unwohl fühlen können, beispielsweise dort, wo Radwege unerwartet im Mischverkehr aufhören.

OB Benz sagte uns im Interview mit Kettenblatt (Ausgabe 1/2024), dass er den Konflikt beenden wolle, der in der Stadt zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern grassiert. Wie schätzen Sie die aktuelle Verkehrslage in der Stadt ein?

Ich stimme zumindest der Einschätzung zu, dass eine Art Kulturkampf geführt wird. Viele Menschen fühlen sich durch die geänderte Radverkehrsinfrastruktur benachteiligt, weil sie im Stau stehen. Es wird allerdings übersehen, dass das Verkehrsaufkommen in den letzten 20 bis 25 Jahren durch Bevölkerungszuwachs und mehr Autos signifikant gestiegen ist. Wichtig für mich ist es, dass alle Verkehrsteilnehmer die Maßnahmen verstehen. Deswegen fand ich die ersten Radverkehrsversuche teilweise nicht ganz optimal, weil man die Knotenpunkte ausgelassen hatte. Bei der Verstärkung arbeiten wir daran, aus den einzelnen Versuchssegmenten durchgehende Radverbindungen zu machen. Dadurch wird der Verkehr insgesamt flüssiger und entspannter. Wichtig ist auch gegenseitige Rücksichtnahme unter Verkehrsteilnehmern, die leider nicht so verbreitet ist, auch zwischen Radfahrern und Fußgängern. Wenn alle mitmachen würden, wäre schon viel gewonnen. Ich möchte hier, ohne zu pauschalisieren, an die Menschen appellieren.

Welche verkehrspolitischen Akzente wollen Sie setzen?

In der Nahmobilitätspolitik müssen aus meiner Sicht Fahrrad, Auto und ÖPNV gemeinsam betrachtet werden, damit sie miteinander effizient vernetzt sind. Ich bin zudem überzeugt, dass der ÖPNV der größte Hebel in unserer innerstädtischen Mobilität ist, auch als Verbindung mit dem Landkreis. Deshalb setze ich mich dafür ein, unser Straßenbahnnetz zu erhalten und auszubauen, beispielsweise nach Weiterstadt, Roßdorf und Groß-Zimmern. Das sorgt letztendlich für weniger Autos und Staus auf den Straßen und damit für mehr Platz und Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr.

Welchen Platz soll das Fahrrad in Ihrer Verkehrspolitik einnehmen?

Das Fahrrad soll seinen Platz haben wie andere Verkehrsmittel auch. Aber eine abstrakte Flächengerechtigkeitsdiskussion ohne Rücksicht auf den eigentlichen Flächenbedarf anderer Verkehrsmittel ist nicht zielführend. Stattdessen soll die Radverkehrsinfrastruktur zu Ende gedacht werden. Durch klare und durchgehende Radverkehrsführungsformen fühlen sich die schwächeren Verkehrsteilnehmer auch sicherer. In der Verkehrsplanung muss dieses Paradigma konsequent umgesetzt werden.



Foto: Tobias Koch

Paul Wandrey, Verkehrsdezernent der Stadt Darmstadt

Wie sieht die Personalsituation im Mobilitätsamt derzeit aus?

Die Stelle des Radverkehrsbeauftragten ist nach dem Weggang von Herrn Roßteutscher, dem wir viel zu verdanken haben, heute mit Frau Grön wieder besetzt. Sie ist wie ihr Vorgänger zugleich Leiterin des Sachgebiets Nahmobilität. Bei Ingenieuren und Verkehrsplanern haben wir hingegen ein Dauerproblem. Der Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst, an den die Stadt gebunden ist, ist für diese Berufe nicht attraktiv. Wenn wir bei der Gewinnung von Nachwuchskräften mit Ingenieurbüros und Baufirmen mithalten wollen, müssen wir uns auch in puncto bessere Vergütung für Studentenpraktika und schnellere Einstellungszusage noch verbessern. Das wissen wir. Weil unsere Planungskräfte eben knapp sind, können wir nicht das machen, was wir machen wollen und teilweise auch müssen. In der Umsetzung müssen wir nach wie vor deswegen stark priorisieren.

2018 wurde das Sonderinvestitionsprogramm 4x4 für den Radverkehr in Darmstadt beschlossen: jährlich 4 Millionen Euro über 4 Jahre. Sechs Jahre später ist noch einiges zu tun. Wie geht es weiter?

Wir haben das 4x4 Programm bis Ende 2026 fortgeschrieben. Die benötigten Haushaltsmittel sind etatisiert. Da kann ich Ihnen Entwarnung geben.

Paul Georg Wandrey ist in Darmstadt aufgewachsen, hat dort nach der Schule Bauingenieurwesen an der TUD studiert und lebt mit seiner Familie in Darmstadt. Er ist verheiratet und hat zwei Kinder.

Nach 9 Jahren Tätigkeit in Ingenieurbüros und verschiedenen Bauunternehmen ist er seit September 2022 Stadtrat der Wissenschaftsstadt Darmstadt und Dezernent für Bürgerservice, Ordnungswesen, Feuerwehr, Bauaufsicht, Vermessung und Standesamt.

Seit Juli 2023 ist er zusätzlich auch Dezernent für Mobilität und Tiefbau.

Bereits seit 2016 ist er Kreisvorsitzender der CDU Darmstadt und Stadtverordneter.

Zwei wichtige, beschlossene Verkehrsversuche stehen derzeit an: Kasinostraße und Kreuzung Landgraf-Georg-Straße zur Teichhausstraße/Pützerstraße (SQUADA-Modell). Wie geht es damit weiter?

Für die Kasinostraße haben wir die Simulation und die Prüfung des Versuchsaufbaus beauftragt. Die Ergebnisse bekommen wir wahrscheinlich bis Mitte nächsten Jahres. Erst dann können wir den Versuch anhand dieser Ergebnisse weiter planen. Wann wir den Versuch starten können, wissen wir heute nicht.

Die Erprobung des Kreuzungsmodells SQUADA am Knotenpunkt Landgraf-Georg-Straße / Teichhausstraße steht schon lange in der Diskussion. Nun habe ich das Mobilitätsamt beauftragt Alternativlösungen zu prüfen, um die Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich zu optimieren. Wenn wir den Versuch mit einfachen Markierungen für den Radverkehr durchführen können, dann glaube ich schon, dass wir nächsten Sommer nach der Schlechtwetterperiode eine Realisierungsperspektive haben. Das Modell der holländischen Kreuzung verlangt hingegen umfangreiche bauliche Änderungen. Dies würde wesentlich länger dauern.

Verfallen irgendwann die Fördermittel, die für diesen Versuch bewilligt worden sind, wenn sie nicht rechtzeitig abgerufen werden?

Das kann ich Ihnen nicht sagen. Das Projekt muss aber vorankommen und irgendwie auf die Straße gebracht werden.

Die denkmalgeschützte Bahnüberführung in der Pfungstädter Straße in Eberstadt soll 2027 im Rahmen der Generalsanierung der Main-Neckar-Bahn saniert werden. Kommt dabei eine sichere Führung des Fuß- und Radverkehrs durch das Bauwerk auch zustande?

Wir bereiten eine Vereinbarung mit der Deutschen Bahn vor. Diese sieht vor, dass die Deutsche Bahn einen Tunneldurchstich für den Fuß- und Radverkehr plant und baut, und dass die Stadt diese Leistungen zahlt. Die Vereinbarung soll dieses Jahr unterzeichnet werden. Die Denkmalschutzaspekte sind schon berücksichtigt worden.

Wir freuen uns sehr darüber, dass die Bahn diesen neuen Weg eingeschlagen und uns gesagt hat, wenn ihr es braucht, dann machen wir es mit.

Das Land Nordrhein-Westfalen hat Anfang des Jahres die Kommunen zur Einrichtung von Schulstraßen ermächtigt. Kommen Schulstraßen für Sie in Frage, um das alltägliche gefährliche Verkehrschaos vor den Schulen zu beenden?

Grundsätzlich sehe ich das positiv, wobei meine Kollegen jetzt bezogen auf Hessen die rechtliche Situation nicht ganz so optimistisch einschätzen wie in Nordrhein-Westfalen. Wir werden aber bestimmte Elemente von Schulstraßen im Bereich der Heinrich-Hoffmann-Schule am Jugendstilbad umsetzen. Dort wollen wir einen versenkbaren Poller einbauen, um den Bringverkehr morgens zu unterbinden. Feuerwehr und Rettungsdienst können diesen Poller mit einem Transponder schnell bedienen. Aber mal ehrlich: Meine Eltern haben mir damals gesagt, ab mit dir, du kannst laufen oder das Fahrrad nehmen, du kannst es dir aussuchen, fertig. Heute wollen aber viele Eltern ihre Kinder zur Schule fahren, obwohl die Wege zur Schule in der Stadt in der Regel kurz sind. Zudem gibt es Schulwegpläne mit eingezeichneten Treffpunkten, damit die Kinder gemeinsam und sicher laufen können. Dieses Phänomen ist für mich ein Paradox.

Was soll aus dem Runden Tisch Nahmobilität werden?

Der Runde Tisch Nahmobilität ist das Austauschgremium für betroffene Interessengruppen, die recht unterschiedliche Blickwinkel mitbringen.

Einige davon beschwerten sich darüber, dass sie in diesem Gremium kaum was platzieren können oder andere Teilnehmer mit Partikularthemen viel Zeit für sich vereinnahmen. Andere fordern immer wieder zusätzliche Gesprächstermine mit mir und mit Kollegen des Mobilitätsamts ein.

Der Austausch kann so nicht funktionieren und muss besser kanalisiert werden. Genau dafür wurde der Runde Tisch Nahmobilität von Peter Roßteutscher gedacht.

Der ADFC hat Ihnen vor einiger Zeit vorgeschlagen, dass er einen Vertreter als beratendes Mitglied in die Unfallkommission der Stadt entsendet. Wie stehen Sie dazu?

Wir werden keinen Interessenvertreter in die Unfallkommission aufnehmen, auch wenn wir die Möglichkeit dazu haben, weil die Unfallkommission ein hoheitliches Gremium ist.

Soll also die HEAG Mobilo die Unfallkommission deshalb verlassen, weil sie kein hoheitliches Interesse vertritt?

Nein, weil wir die HEAG Mobilo in der Unfallkommission brauchen, um den Bereich ÖPNV fachlich abzudecken.

Neulich erfolgte in Heidelberg der Spatenstich für ein unterirdisches Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof mit 730 Stellplätzen. Nur ein ferner Traum für Darmstadt?

Ich sehe eigentlich den größeren ungedeckten Bedarf an Fahrradabstellflächen eher in der Innenstadt. Wir stocken das Angebot zwar regelmäßig auf, eine durchgreifende Lösung suchen wir aber noch.

Magazin Kettenblatt: Vielen Dank für das Gespräch!

Das Gespräch führten Klaus Görden und Xavier Marc im September 2024

Gedanken zur Unfallkommission

Ein Kommentar

Das hessische Nahmobilitätsgesetz von 28. Juni 2023 sieht vor, dass Vertreter der einschlägigen Fachverbände (etwa des Rad- und Fußverkehrs) in eine Unfallkommission als beratende Mitglieder aufgenommen werden können (§15 Abs.5, S. Link unten).

Im Laufe unseres Gesprächs hat Herr Wandrey uns mitgeteilt, die Stadt Darmstadt beabsichtige nicht, eine entsprechende Einladung auszusprechen.

Bis vor einigen Jahren hatten die Verbände ähnliche Probleme, zu den alle zwei Jahre stattfindenden Verkehrsschauen in den Kommunen eingeladen zu werden.

Ein Schreiben des hessischen Verkehrsministeriums, dass die Verbände einzuladen sind, hat schließlich 2019 dafür gesorgt, dass der ADFC Darmstadt-Dieburg regelmäßig an Verkehrsschauen im Landkreis teilnimmt. Aus vielen Rückmeldungen hören wir, dass unsere Teilnahme eine echte Bereicherung darstellt.

Sehr gerne bereichern wir auch die Unfallkommission der Stadt Darmstadt.

Link:

<https://www.rv.hessenrecht.hessen.de/bshe/document/jlr-NahMobGHEp15>

Im Gespräch mit Caroline Lodemann

„Ich habe eine große und schöne Aufgabe übernommen.“

Seit Mitte Februar 2024 ist Dr. Caroline Lodemann die neue politische Bundesgeschäftsführerin des ADFC. Damit ist die Führung des weltweit größten Interessenverbands für Radfahrende wieder komplett.

Magazin Kettenblatt: Zum Einstieg eine persönliche Frage. Wie sieht die Radfahrerin Caroline Lodemann aus?

Caroline Lodemann: Das ist ganz unterschiedlich. Es gibt die Radfahrerin Caroline in Alltagskleidung, auch mal mit hohen Schuhen und gerne auch sportlich. Aber ganz oft radle ich nicht allein, sondern mit den Kindern. Wenn ich mit ihnen unterwegs bin, nehme ich gerne das etwas gemütliche Kinderfahrrad – mit dem Sitz hinten. Ansonsten haben wir noch ein paar schnellere Räder im Haushalt. Das Rennrad gehört definitiv zu meinen Lieblingsrädern.

Kommen wir zum ADFC. Was hat dich an der Stelle der politischen Bundesgeschäftsführerin gereizt?

Drei Punkte haben mich ganz besonders angesprochen: Erstens das Thema Verkehr insgesamt. In Bewegung zu sein, ist für den Menschen etwas Grundlegendes. Das betrifft alle. Zweitens hat mich gereizt, dass ich hier gestalten, Menschen zusammenbringen und unterschiedliche Interessen moderieren kann. Das dritte Argument ist der ADFC selbst. Es hat mich in besonderem Maße interessiert, dass hier sehr viele Menschen aktiv sind und an einem Strang ziehen.

Wie hast du den ADFC in deiner ersten Zeit wahrgenommen?

Das kann ich ganz einfach beantworten. Es hat mich vom ersten Moment an zutiefst beeindruckt, wie viel Lebenszeit Menschen für ihren Verband aufbringen. Die Aktiven machen den ADFC aus. Ich sehe so viel Engagement, Herzblut, Ideen und auch die Bereitschaft, in Diskussionen zu gehen. Das ist außergewöhnlich.

Was sollten wir als ADFC in jedem Fall fortsetzen oder ausbauen?

Mein Eindruck ist, dass der ADFC in den vergangenen Jahren sehr vieles richtig gemacht hat. Als Beispiel fällt mir der Verbandsentwicklungsprozess ein. So etwas muss man sich auch zutrauen. Der ADFC ist das mutig angegangen und hat sich dadurch erheblich professionalisiert. Das, was wir hier erreicht haben, das gilt es jetzt am Leben zu halten. Darüber hinaus sehe ich den ADFC als gesellschaftlichen Akteur. Deshalb ist es für mich ein Muss, dass unsere Türen offenbleiben, dass wir inklusiv auftreten und nicht ausschließend agieren. Wir haben mit dem Fahrrad ein so schönes Thema. Es hat das Potenzial, dass es viele Menschen – und auch ganz verschiedene – verbindet. Diesen Ansatz müssen wir pflegen und verteidigen. Bei vielem, was ich im ADFC sehe, bin ich froh, dass es das schon gibt. Ganz besonders trifft dies auf die Gleichstellung der Geschlechter zu. Das sollte auf jeden Fall positiv weiterverfolgt werden.

Dein Aufgabengebiet ist primär die Verkehrspolitik. Welches ist hier der größte Erfolg der letzten Zeit?

Das sind ganz klar das neue Straßenverkehrsgesetz und die Straßenverkehrs-Ordnung. Nachdem die Reform beim ersten Anlauf im Bundesrat gescheitert war, waren alle zunächst wie er-



Foto: ADFC Deckbar

Dr. Caroline Lodemann, Familienmensch, Radfahrerin und die neue politische Bundesgeschäftsführerin des ADFC.

starrt, haben aber nicht aufgegeben. Hinter den Kulissen ist sehr viel geschehen, um den Prozess wieder in Gang zu bringen. Der ADFC hat ja seit Jahren unermüdlich für ein modernes Straßenverkehrsrecht gekämpft. Dass die Reform im zweiten Anlauf kurz vor der Sommerpause beschlossen wurde, ist ein Riesenerfolg (Anm. der Red.: vgl. Kasten auf Seite 6). Daraus leitet sich für uns nun eine hohe Verantwortung ab. Denn ab jetzt gehen wir in die Umsetzung. Wir müssen auf der Landesebene und in den Kommunen daran mitwirken, dass Politik und Verwaltung ihre neuen Gestaltungsspielräume nutzen.

Wie sah dein erstes halbes Jahr aus?

Ich habe eine große und schöne Aufgabe übernommen. Zunächst – das ist typisch für mich – möchte ich Beobachterin sein, mir den Verband gut ansehen und vor allen Dingen mit vielen Menschen sprechen. In der Bundesgeschäftsstelle habe ich ein tolles Team vorgefunden. Dort sind Menschen, die Veränderungen nicht scheuen, sondern die Ideen haben und sich dafür einsetzen. Hier gute Arbeitsbeziehungen aufzubauen, war ein Fokus des ersten halben Jahres.

Wo möchtest du zukünftig Akzente setzen?

Wir sind der weltweit größte Radfahrverband und damit befinden wir uns in einer guten Position, aber wir werden unsere Ziele nicht allein erreichen. Ich sehe den ADFC nicht zuletzt als Akteur in einem Netzwerk von Organisationen mit ähnlichen Zielen und möchte gerne verstärkt Allianzen schmieden, durchaus auch ungewöhnliche. Mal sehen, was sich hier bewegen lässt.

Caroline, wir danken dir für das Gespräch.

Die Fragen stellte Helga Hofmann.

Caroline Lodemann

- Kindheit/Jugend: Geboren 1980 in Eckenförde
- Familie: lebt mit ihrer Familie in Berlin
- Studium: Studium in Kiel, Promotion in Göttingen.

Neben Stationen in Bildungs- und Forschungsorganisationen langjährige Leiterin des Präsidialstabs und der Kommunikation der Leibniz-Gemeinschaft.

Musterknaben Österreich und NRW führen Autoland Deutschland vor

Sicherheit auf dem Schulweg mit Schulstraßen



Foto: Xavier Marc

Seeheim-Jugendheim: Gefährliches Auto-Verkehrschao auf der Fahrradstraße zum Schuldorf

Jedes Jahr werden in Deutschland rund 28.000 Kinder unter 15 Jahren im Straßenverkehr verletzt, davon 25 % montags bis freitags in der Zeit von 7 bis 8 Uhr und 15 bis 16 Uhr, wenn sie auf dem Schulweg sind, meldet das Statistische Bundesamt⁽¹⁾. Tendenz seit 10 Jahren gleichbleibend.

Das Absurde dabei: Nicht wenige Eltern, die ihre Kinder täglich bis ans Schulgebäude mit dem Auto fahren, meinen, der Schulweg zu Fuß oder mit dem Rad sei wegen des Autoverkehrs, den sie wohlgerne selbst mit verursachen, für die eigenen Kinder viel zu gefährlich. Mal ganz ehrlich: Nährt sich dieser Teufelskreis nicht auch aus verschwiegener Bequemlichkeit?

Selbst die sonst laute und einflussreiche Stimme des ADAC, der Eltern empfiehlt, ihre Kinder nicht zur Schule zu chauffieren⁽²⁾, verhält hier genauso ungehört wie die der Elternbeiräte.

Diese Fahrerei mit den Kindern führt zudem zu ernst zu nehmenden Fehlentwicklungen: Schulkinder verlieren an motorischen Fähigkeiten, können sich im Unterricht weniger konzentrieren, leiden an Bewegungsarmut und Übergewicht und werden immer weniger selbstständig. Vor den Folgen für unsere Gesellschaft warnen Lehrkräfte und Ärzteschaft eindringlich – dennoch vergebens.

Einsicht und Verstand greifen offensichtlich nicht. Nebenbei stellt sich die Frage, wie es hier mit dem Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit (Grundgesetz §2) bestellt ist, das übrigens auch für Kinder gilt.

Einzig wirksamer Weg bleibt nur noch die Einschränkung des Autoverkehrs im Umfeld von Schulen in den Spitzenzeiten. Hierfür brauchen kommunale Ordnungsbehörden (sprich: Bürgermeister*innen) nicht nur Personal und Geld, sondern auch ausreichende Befugnisse, die sie heute in Deutschland leider (noch) nicht haben. Bund und Länder sind hier gefragt. Dabei ginge es konkret um die Straßenverkehrsordnung (Bund) und die Straßengesetze der Länder.

Straßenverkehrs-Ordnung: Österreich ist Vorreiter

Die Bundesregierung in Österreich hat das sehr wohl erkannt und daraus eine erste logische Konsequenz gezogen. 2022 ergänzte sie die Straßenverkehrs-Ordnung um einen neuen Paragraphen (§76d), in dem steht:

„Wenn es der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Ver-

kehrs dient, können Straßenstellen oder Gebiete in der unmittelbaren Umgebung von Schulgebäuden zu Schulstraßen erklärt werden.“

Auf einer Schulstraße ist der Kfz-Verkehr zu bestimmten Uhrzeiten verboten, abgesehen von wenigen Ausnahmen wie Anrainern, Not- und Straßendiensten. Das Gehen auf der Fahrbahn ist erlaubt. Die Sperrzeiten richten sich danach, wann die Schule anfängt bzw. endet.

Einen ähnlichen Paragraphen sucht man in der deutschen Straßenverkehrs-Ordnung leider vergebens.

Straßengesetze der Länder: NRW zeigt, wie es geht

Die Länder regeln selbst den Bau und den Betrieb von Straßen mit eigenen Gesetzen. Diese bestimmen u. a., dass die Widmung einer Straße auf bestimmte Benutzungsarten, -zwecke oder -kreise beschränkt werden darf, zum Beispiel dann, wenn hierfür überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls vorliegen. Ob die Verkehrssicherheit von Schulkindern als überwiegender Grund des öffentlichen Wohls anzusehen ist, ist allerdings bisher nicht gerichtsfest geklärt.

Um dies klarzustellen, hat der Verkehrsminister von Nordrhein-Westfalen, Oliver Krischer (B90 Grüne), im Februar 2024 mit einem einfachen Erlass verfügt, dass Kommunen zur Anordnung von Schulstraßen ohne bürokratischen Aufwand ermächtigt sind.

Nordrhein-Westfalen ist bisher das einzige Bundesland, das so weit vorgestoßen ist.

In den anderen Bundesländern (darunter Hessen) können Schulstraßen nur im Einzelfall und als befristete Verkehrsversuche durch die Kommunen eingerichtet werden. Das ist ein äußerst mühsames Geschäft, denn der Versuch muss beantragt und durch diverse Behörden genehmigt werden. Ob der Versuch an dessen Ende verstetigt werden darf, hängt von den Ergebnissen einer wissenschaftlichen Evaluierung ab. All das bindet zu viele Ressourcen in den ohnehin überlasteten Kommunalverwaltungen. Kurzum: Verkehrsversuche taugen hier nicht, zumal es an einschlägigen und fundierten Erkenntnissen gar nicht mangelt, wie eingangs erläutert.

Wäre es mal nicht an der Zeit, dass in Deutschland Schulkinder endlich wichtiger als Autos werden?!

Xavier Marc

(1) https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Zahl-der-Woche/2023/PD23_33_p002.html

(2) <https://www.adac.de/verkehr/verkehrssicherheit/kindersicherheit/schulweg/eltern-taxi-hol-bringzonen/>

Das neue Straßenverkehrsrecht

Gut Ding braucht Weile. Dies gilt ganz besonders für das Straßenverkehrsrecht. Es war viel politisches Engagement erforderlich, bis im Sommer 2024 das neue Straßenverkehrsgesetz (StVG) und die Straßenverkehrsordnung (StVO) durch Bundestag und Bundesrat beschlossen wurden. Aus Sicht des ADFC ist das ein Schritt in die richtige Richtung, aber wir sind – siehe Schulstraßen – längst nicht am Ziel.

Weitere Infos

<https://kurzlinks.de/strassenverkehrsrecht>



Frauenpower in Frankfurt

Das Treffen des ADFC-Frauennetzwerks Hessen - ein Rückblick

Frankfurt am Main, 22. Juni 2024 – Ein schöner Sommertag begrüßte die Frauen, die sich zum großen Treffen des Frauennetzwerks des ADFC Hessen eingefunden hatten. Kurz nach 10 Uhr füllte sich bereits der Versammlungsraum des Saalbau Schönhof im Frankfurter Westen. Es lag eine Atmosphäre freudiger Erwartung in der Luft – ein Mix aus Vorfreude, großem Hallo bei bekannten Gesichtern und gespannte Neugierde bei neuen Gesichtern.

Gestartet wurde pünktlich um 10:30 Uhr mit einer bunten und kurzweiligen Kennenlernrunde für die über 40 teilnehmenden Frauen. Selbst gewählte Kurzcharakterisierungen wie die trinkfeste Tina, die Himbeeren liebende Helga oder die kalauernde Karin sorgten für einen heiteren Start.

Im Namen von Sarah Holczer, der stellvertretenden Bundesvorsitzenden des ADFC, wurde das Treffen dann offiziell eröffnet.

Das Forschungsprojekt „Straßen-Check“

Antje Quitta, Radverkehrsbeauftragte des Regionalverbands FrankfurtRheinMain, präsentierte eine umfangreiche und aufschlussreiche Studie zur Gestaltung von Radwegen und die Ergebnisse des Forschungsprojekts „Straßen-Check“. Ziel des Projekts war es herauszufinden, wie verschiedene Infrastrukturgestaltungen das subjektive Sicherheitsempfinden beeinflussen. Mit Hilfe einer Umfrage unter 22.000 Personen und der Bewertung von Straßenszenarien anhand von 3D-Bildern wurden verschiedene Faktoren analysiert. Beispielsweise untersuchte die Studie, ob die Breite oder die bauliche Trennung von Radwegen einen größeren Einfluss auf das Sicherheitsempfinden haben und welchen Einfluss die Einfärbung von Radwegen hat.

Praxistool „Radwege-Check“

Die Ergebnisse der Studie wurden im Praxistool „Radwege-Check“ umgesetzt, das verschiedene Szenarien und Infrastrukturen vergleicht. Das Tool ist im Übrigen unter www.radwege-check.de allgemein verfügbar. Abschließend lud Antje Quitta die Teilnehmerinnen zur Diskussion ein. Die Fragen und Anmerkungen der Frauen zeigten das große Interesse und die Relevanz des Themas.

Anja Zeller, die Pressesprecherin des VCD Hessen, stellte sich auf der Bühne den Fragen des Frauennetzwerks. Ihr Interview war eine Mischung aus Fakten und humorvollen Geschichten über die Herausforderungen des Radverkehrs insbesondere auch für Frauen.

Mehr Diversität. Mehr Frauen beim ADFC

Helga Hofmann, stellvertretende Landesvorsitzende des ADFC Hessen, rundete die Vortragsrunde mit einem leidenschaftlichen Plädoyer für mehr Diversität und Frauen im ADFC ab.

„Was macht uns als Verband vielfältig?“ – Mit dieser Frage begann Helga Hofmann ihren Vortrag und zeigte auf, dass Diversität viele Facetten hat. Es geht nicht nur um die kulturelle Herkunft, sondern z. B. auch um Fähigkeiten oder Alter, sexuelle Orientierung, Religion usw.

Die Haltung des ADFC und wo wir stehen

Der ADFC hat sich schon 2015 auf einen Verbandsentwicklungsprozess begeben, bei dem Diversität als eines der neun



Foto: Vera Dopichaj

Intensive Workshoparbeit beim Frauennetzwerktreffen.

Ziele festgelegt wurde. Ziel ist es, alle Radfahrenden zu vertreten und dies auch sichtbar zu machen. Der ADFC Hessen setzt sich aktiv gegen Diskriminierung ein und sieht menschliche Vielfalt als Chance.

Hofmann präsentierte Zahlen und Erfolge der letzten Jahre. Der Anteil weiblicher Mitglieder und Vorstände hat zwar zugenommen, der Gender-Check zeigt allerdings auch, dass der ADFC weiterhin engagiert an seinen Zielen arbeiten muss.

Workshops – Wissen to go

Nach der Pause starteten die Workshops, und die Frauen verteilten sich eifrig auf die verschiedenen Stationen. Bei „Technik am Rad“ wurden die Teilnehmerinnen zwar nicht mit schmutzigen Händen, aber mit strahlenden und aufmerksamen Gesichtern gesichtet.

Auch der Workshop „Verkehrspolitik: Good Practice. Bad Practice.“ war rege besucht und zeichnete sich durch engagierte Diskussionen aus.

Ebenso beliebt war der Workshop „Tipps und Tricks für eine zauberhafte Radreise“. Mit praktischen Ratschlägen wurde hier jede Reiselust geweckt.

Beim Radlerinnenquiz „Sattelfest im Verkehr“ konnte frau ihr Wissen über Radverkehrsregeln und Bußgelder testen.

Auch der Workshop „Komoot“ war gut besucht und wurde als Themenschwerpunkt für einen separaten Termin gewünscht.

Interessante Diskussionen gab es ebenfalls beim Workshopthema „Kinder und Rad fahren“.

Gemeinsam in die Pedale treten - Der perfekte Ausklang

Nach einer ausführlichen Kaffeepause, die die Frauen nutzten, um sich auszutauschen, Bekanntschaften zu machen und die neuen Erkenntnisse zu teilen, schloss sich eine gemeinsame Radtour an. Die Route führte die Teilnehmerinnen über abwechslungsreiche Wege nach Oberursel.

Hier fand der Tag in der Velloon-Kaffeelounge seinen gemütlichen Abschluss. Bei Kaffee und Kuchen tauschten die Frauen noch einmal ihre Erlebnisse aus und mit einem letzten gemeinsamen Lachen und herzlichen Umarmungen verabschiedeten sich die Frauen. Tenor: Der Tag des Frauennetzwerks des ADFC Hessen war ein voller Erfolg. Bis zum nächsten Mal, wenn es wieder heißt: Frauenpower für den ADFC!

Tina Mohr

Eine Fahrradstraße ist noch kein durchgängiges Radverkehrsnetz

„Initiative FahrradFreundliches Griesheim“ (IFFG) kämpft für Verkehrsräume, die zum Radfahren einladen

Foto: Martin Wiediger



110 neue Fahrradabstellplätze in Griesheims baldiger Fahrradstraße.

Weniger als 1 % der Griesheimer Verkehrsflächen sind bisher dem Radverkehr gewidmet. 2016 wurde ein Nahmobilitätskonzept vorgestellt, das trotz guter Ansätze im Sande verlaufen ist. 2019 bis 2020 folgte ein Radverkehrskonzept mit mehr als 55 Maßnahmenpaketen, dessen Umsetzung im Februar 2021 vom Stadtparlament beschlossen wurde. Was hat sich seitdem getan? Nach drei Jahren sind noch nicht einmal 5 % der Maßnahmen umgesetzt. Ein paar seltene Lichtblicke gibt es dennoch.

Erste Fahrradstraße 2025: Baumaßnahmen begonnen

2021 wurde die erste Griesheimer Fahrradstraße in der Darmstädter Straße und Goethestraße beschlossen, doch erst im Sommer 2024 haben Baumaßnahmen dafür begonnen. Die erste Veränderung kommt vor allem den Fußgänger*innen und Roller oder Rad fahrenden Kindern bis 10 Jahren zu Gute, die dort z.B. zur Friedrich-Ebert-Schule oder Gerhart-Hauptmann-Schule unterwegs sind: Einige Kreuzungen erhalten derzeit Gehwegnasen, die sich an Straßenecken viertelrund an auf der Fahrbahn markierte Parkplätze anschließen. Diese Gehwegnasen entschleunigen den Abbiegeverkehr, verkürzen die Querung und verbessern die Sichtachsen erheblich. Die IFFG begrüßt die Idee. Gehwegnasen sollten nicht nur in Fahrradstraßen, sondern auf allen Schulwegen zu den Grundschulen und an Querungen vor Kitas, Spielplätzen, Sporthallen und Seniorenresidenzen zum Standard werden.

Allerdings überzeugen nicht alle Maßnahmen auch im Detail, wie das Gespräch mit Betroffenen zeigt. Einzelne Gehwegnasen erscheinen an den unverändert winzigen Gehwegen übergroß dimensioniert, andere maßvoll. Am Ende der geplanten Fahrradstraße außerhalb des Schulgeländes wurden kürzlich 110 Fahrradabstellplätze aufgebaut, von denen nur wenige benutzt werden. Auf der gesamten Nordparallele der zentralen Wilhelm-Leuschner-Straße (B26), z. B. nördlich der Straßenbahn-Haltestellen Kantstraße, Sankt Stephan und Flughafenstraße, gibt es hingegen keinen einzigen Fahrradabstellplatz. Autoparkplätze gibt es meist auf beiden Seiten der B26, auf der Nordparallele sogar mehr als 100.

Abstand-Banner: Teilerfolg in Wohngebieten

Seit nunmehr drei Jahren hängen die Abstand-Banner der IFFG in Griesheim. Die Banner sind eine echte Deutschlandpremiere! Sie basieren auf dem „Abstand macht sicher“-Motiv der ADFC-Schwesterorganisation Radlobby Österreich in einer genehmigten Neufassung, die von der IFFG erstmals an die deutsche Rechtslage angepasste wurde. Das Projekt konnte realisiert werden, weil die Stadt Griesheim sogar als Partner einstieg

und der ADFC sowie der VCD die Banner maßgeblich finanziell unterstützten.

2023 haben fünf IFFG-Unterstützer mit Open-Bike-Sensoren des ADFC 1900 Überholabstand-Messungen durchgeführt. An der Wilhelm-Leuschner-Straße (B26) gab es die weitaus meisten zu knappen Überholungen. Genau dort sind alle Banner verschwunden. Wo die Banner in den Wohngebieten hängen, wurde hingegen eine spürbare Verbesserung erzielt. Der notwendige Dooring-Abstand Radfahrender zu parkenden Autos wird von Autofahrenden besser verstanden, knappe Überholmanöver sind seltener geworden. Da ist Raum in den Köpfen entstanden, das ist ein Griesheimer Erfolgsmodell. Dennoch: Ausgerechnet auf der zukünftigen Fahrradstraße Goethestraße ist 2023 ein Dooring-Unfall mit Klinikaufenthalt zu beklagen. Ein weiterer Dooring-Unfall ereignete sich 2024 auf einem schmalen Gehweg, mit einem StVO-konform Rad fahrenden Kind. Da besteht noch viel Handlungsbedarf.

Erste Fahrradaufstellfläche: Kreuzung Jahnstraße

Ein gelungenes Projekt, das zuerst am Runden Tisch Nahmobilität diskutiert und erst dann entsprechend umgesetzt wurde, ist die erste rot markierte Fahrradaufstellfläche in der Jahnstraße, als Querungshilfe über die B26 in Richtung Gerhart-Hauptmann-Schule oder Hallenbad. Solche Aufstellflächen würden sich ähnlich auch in der Friedrich-Ebert-Straße nahe der Friedrich-Ebert-Schule nördlich und des Edeka-Markts südlich sowie in der Straße Am Schwimmbad nahe Carlo-Mierendorff-Schule und Freibad lohnen.

Griesheim kann Radverkehr noch viel besser

Dialog mit der IFFG lohnt sich kontinuierlich. So manche Maßnahme wird leider erst nach Schaffung vollendeter Tatsachen detailliert vorgestellt wie z. B. die Neugestaltung der Pfützenstraße. Dann ist es oft schon spät für sinnvolle Korrekturen. Griesheim braucht überall lückenlos schlüssige Radverkehrsführungen, ein Fahrradstraßennetz in Tempo-30-Zonen, Radwege in den Tempo-50-Einkaufsstraßen Feldstraße, Oberndorfer Straße und Flughafenstraße, geräumige Fahrradparkplätze gemäß Stellplatzsatzung, auch auf den vielen Griesheimer Privatgrundstücken. Und keine Angst mehr vor gut gemachten Einbahnstraßen. Das Wichtigste zum Schluss: Die B26 durch Griesheim braucht endlich eine durchgängige, eindeutige und sichere Radverkehrslösung, vor allem im für die Nahversorgung so wichtigen Innenstadtbereich. Dann kann Griesheim doch noch zu einer Fahrradstadt mit Modellcharakter werden.

Martin Wiediger, IFFG

Link: <http://www.iffg.net>

Gefahren: 1 Jahr S-Pedelec

7000 km pendeln mit Zeitspareffekt

Der eingebaute Rückenwind bis 45 km/h bläst für mich seit Mai 2023. Damit fühlt sich das Wetter deutlich freundlicher an, als der Blick aus dem Fenster vermuten lässt.

20 km sind es bis zur Arbeit, in der Ebene. In den acht Jahren zuvor bin ich diese Strecke ab und zu vollständig mit dem „Bio-Bike“ gefahren. Meist jedoch habe ich Radfahren und Bahnfahren kombiniert. Dabei habe ich den Sanierungsbedarf der Bahnstrecke häufig erleben müssen und mir war klar: Wenn saniert wird, wird es erstmal schlimmer. Autofahren ist aus Rücksicht auf Mitmenschen und Umwelt keine Dauerlösung, aber die Bahnstrecken-Sanierung dauert Jahre. Jahre, in denen Familie, Beruf und eigene Bewegung unter einen Hut gebracht werden wollen.

Im Werksverkauf habe ich das Riese & Müller Charger3 GT Vario HS mit Bosch-Antrieb und stufenloser Enviolo-Schaltung für mich gefunden.

Die Erfahrungswerte für 2 x 20 km am Tag Pendeln zeigen:

- 40 min per Verbrenner-Auto, 27 kWh Brennwert des Benzins
- 40 min per Elektro-Auto, 6 kWh Akkuladung
- 1 h 20 min per Bahn & „Bio-Bike“ zzgl. Verspätung, 6 kWh Bahnstrom
- 1 h 25 min per S-Pedelec (bis 45 km/h unterstützt) inkl. Duschen am Arbeitsort, 3 kWh Warmwasser, 0,4 kWh Akkuladung
- 1 h 55 min per Pedelec (bis 25 km/h unterstützt) inkl. Duschen am Arbeitsort, 3 kWh Warmwasser, 0,2 kWh Akkuladung
- 2 h per Bio-Bike inkl. Duschen am Arbeitsort, 3 kWh Warmwasser
- Bewegung als Ausgleich zum Büro: unbezahlbar

Positiver Eindruck bestätigt

Mein erster Eindruck des neuen Rads: Wow! Nach minimaler Anpassung super komfortabel ohne verspannten Nacken oder eingeschlafene Hände. Klasse! Das hatte ich bei den vielen Rädern vorher noch nicht erlebt. Teilweise „Glück gehabt“, denn nur wenige Händler haben S-Pedelecs als Ausstellungsstücke, und Probefahrten mit S-Pedelec sind noch seltener möglich. Ich bin ein fast baugleiches Pedelec ohne „S“ im Werksverkauf Probe gefahren. Eine Woche nach dem Kauf kam das Versicherungskennzeichen mit der Post und ich konnte durchstarten.

Die hohe Geschwindigkeit bringt neue Herausforderungen mit sich: Rad- und Waldwege sind verboten, eisige Luft und Insekten sind schneller, daher sind ein Visier oder eine Schutzbrille hilfreich. Andere Menschen im Straßenverkehr erwarten die Geschwindigkeit nicht. Vor allem, wenn im Frühjahr wieder mehr Leute draußen unterwegs sind, ist Vorsicht geboten: besonders vor sportlich aktiven Menschen mit Knöpfen im Ohr und vor Menschen mit Sportwagen, die mich als vermeintlichen „Bio-Biker“ von der Fahrbahn verbannen möchten.

Licht macht Sicht. Wenn die Tage kürzer werden, überzeugt die Beleuchtungslösung Supernova M99 Mini pro inklusive Fernlicht. Sie scheint mir heller als das Licht meines ersten Autos vor 25 Jahren.

Kleine Schattenseiten

Noch nicht ganz ideal finde ich das hohe Gewicht des Rads, wenn ich es im Winter in den Keller trage. Auch das Wartungsintervall ist mit 2 000 km recht kurz und es ist bei jeder Wartung etwas zu reparieren – bei Autos würde der Markt so etwas nicht akzeptieren. Die Enviolo-Schaltung ist schwergängiger als meine Rohloff-Schaltung oder meine Kettenschaltung.



Foto: Felix Greiner

Pendeln mit dem schnellen S-Pedelec ist für Felix Greiner eine echte Alternative zum Auto.

Zur Schonung des Akkus lade ich im Alltag nicht weiter auf als bis zu einem Ladestand von 85%. Auf den 40 km Pendelstrecke verbrauche ich etwa 70% Ladung des 625 Wh-Akkus, sodass das Display beim Heimkehren 15% Ladestand anzeigt. Im Schnitt erbringt der Motor die Hälfte der Leistung und die andere Hälfte ich. Dabei fahre ich in unterster und zweitunterster Unterstützungsstufe. Ich trete kräftig rein und die Anzeige meint, das entspräche 1 000 kcal. Natürlich könnte ich langsamer fahren, die Unterstützung dauerhaft auf die niedrigste Stufe oder ganz ausstellen. Allerdings finde ich, die Reichweite mit elektrischer Unterstützung hat bei dieser Nutzungsweise noch Luft nach oben.

Wenn ich ohne Unterstützung fahre, scheint weniger Vortrieb zu entstehen als mit meinem „Bio-Bike“. Mein Fazit aus zwei 150 km-Touren: Bis 100 km ist mein S-Pedelec eine gute Lösung. Darüber hinaus sind das hohe Gewicht und die lange Ladezeit von 2 h 30 min für 70% Ladung störend.

Verkraftbar ist, dass ich mit dem S-Pedelec vom Stadtradeln ausgeschlossen werde. Im Alltag mit der Familie nutze ich das Rad kaum, weil ich keine Kinder damit transportieren darf.

Kurzum

Der Schritt zum S-Pedelec war für mich richtig und für den Weg zur Arbeit nutze ich die anderen Möglichkeiten kaum noch. Der Blick über den Tellerrand zu den aktuellen Entwicklungen der Feinmobilität bleibt spannend, vielleicht eine Option für die Zukunft.

Felix Greiner

S-Pedelecs gehören nicht mehr zu den Fahrrädern, sondern zu den Kleinkraftfahrzeugen. Versicherungskennzeichen, ein Führerschein der Klasse AM oder größer und ein „geeigneter Schutzhelm“ sind vorgeschrieben. Die Nutzung von Radwegen, landwirtschaftlichen Wegen und Waldwegen ist untersagt, außer mit dem neuen Zusatzschild „S-Pedelecs frei“.

Details:

<https://www.adfc.de/artikel/elektro-radtypen-fahrrad-oder-kraftfahrzeug>



SCHUL- und STADTRADELN 2024 in Michelstadt und Erbach

Aktionstage – BiciBus-Premiere - schulübergreifende Aktionen - Radeln zu Naturzielen



Foto: Dorothea Daum

Die Schulen im Odenwaldkreis sammelten beim Wettbewerb SCHUL- und STADTRADELN viele Kilometer. Michelstadt tritt bereits seit 2019 für mehr Klimaschutz und Radverkehr in die Pedale, der Odenwaldkreis und weitere Kommunen seit 2020. 2024 legten rund 1000 Radelnde im Odenwaldkreis 113.849 Kilometer zurück. Die Schulen steuerten mit 75.466 Kilometern viel dazu bei.

Aktionstage

Acht Schulen aus Michelstadt und Erbach stellten gemeinsam mit der Stadt Michelstadt und der Polizei Erbach ein Aktionsprogramm auf. Der Gewerbeverein Michelstadt unterstützte mit Bierdeckel-Gutscheinen. Das Schulradelteam organisierte einen Aktionstag mit Technikparcours an der Stadtschule in Michelstadt. Daran beteiligt waren mit verschiedenen Beiträgen der Elternbeirat, die Polizei, der ADFC, das Reparaturcafé, die Sparkasse Odenwaldkreis und der Odenwaldkreis. Beim Fahrradkorso wurden an verschiedenen Stopps Verbesserungsmöglichkeiten für die Radinfrastruktur aufgezeigt. Ausfahrten und Techniktraining in Trails standen schulübergreifend auf dem Programm. Die Einhard-Schule wartete mit Aktionstagen auf und wurde von Jörg Navratil (Berufliches Schulzentrum Odenwaldkreis) unterstützt.

In diesem Jahr erhielten diese Schulen den Sonderpreis 2023 vom hessischen Verkehrsministerium. Die Einhard-Schule erhielt zusätzlich in der Kategorie „größtes Team“ in Hessen den 1. Platz. Sie belegte 2024 zum fünften Mal Platz 1 im Odenwaldkreis mit 13.786 km. Dreimal gehörte sie zu den drei besten Grundschulen in Hessen. Marcela Ramallo und ihr Kollegium zeichnet für den tollen Erfolg verantwortlich. Zu den Senkrechstartern gehört auch die Astrid-Lindgren-Schule, die sich bei ihrer zweiten Teilnahme den 3. Platz (9.334 km) sicherte. In Erbach belegte sie Platz 1. Lehrerin Britta Steiner resümiert: „Die Aktion hat nicht nur einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und zur Gesundheitsförderung beigetragen, sondern auch zu mehr mobiler Selbstständigkeit der Kinder.“

Sie konstatiert: „Mehr ausgewiesene Radwege, Piktogramme und Pop-up-Radwege wären wünschenswert. Sie würden für mehr Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme auf Radfahrer sorgen.“ Die Resultate der Grundschulen sind beachtlich, obwohl

sie weniger Schüler*innen als die weiterführenden Schulen haben.

„Die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler auf dem Rad steht hier für Lehrerinnen und Lehrer im Zentrum der Aktion. Leider steht die Radwegführung an vielen Stellen im innerstädtischen Bereich von Erbach und Michelstadt eine zu große Unsicherheit dar, so dass viele Eltern nicht wollen, dass ihre Kinder den Schulweg mit dem Fahrrad meistern“, stellt Daniel Weber (Gymnasium Michelstadt) fest.

BiciBus

Der erste offizielle „BiciBus“ rollte während des Schulradelzeitraums durch Michelstadt. 24 Kinder der Jahrgangsstufe 4 der Schule am Hollerbusch fuhren in Begleitung von Carina Oberle (Polizei Erbach), Alexander Dörner (Jugendverkehrsschule Odenwaldkreis), Ralf Drexelius (Polizei, Verkehrsprävention Darmstadt), den Sportlehrerinnen Dorothea Daum und Carolin Schnell, einem Elternteil und der Initiatorin Gitti Zeller-Jäpel in BiciBus-Formation eine zuvor geplante Route durch das Einzugsgebiet der Schüler*innen zur Schule. Das Feedback der Kinder war durchweg positiv: „Mir hat es gut gefallen, dass wir zu den Häusern gefahren sind, wo wir wohnen“ oder „Das Zusammenfahren hat Spaß gemacht und ich habe mich sicher gefühlt.“

Radeln zu Naturzielen

Ein Novum war das „Radeln zu Naturzielen“, von Gitti Zeller-Jäpel angeregt und spontan umgesetzt. So konnten im Mausorbbahnhof Mümling-Grumbach mittels Videoschleife von Dirk Diehl (Naturkunde Institut Langstadt) Fledermäuse live beobachtet werden, bei einer großen Streuobstwiese des BUND in Höchst-Hetschbach informierte Harald Hoppe. Bernhard Saul (NABU & HGON) berichtete, dass sich im Feuchtgebiet in Rosenbach u. a. Laubfrösche, Eisvögel und Sumpfrohrsänger aufhalten. Die extra angelegten Feldgehölze der „Rossbacher Hecke“ erläuterte Michael Flath (BUND & NABU), und in Steinbuch wurde der als Wanderweg angelegte NABU-Erlebnispunktweg mit dem Fahrrad angesteuert.

Das Schul- und Stadtradelteam setzt sich seit einigen Jahren unermüdlich für sichere Schulwege und die Verbesserung der Radinfrastruktur ein. Die Zahl der Radfahrer steigt. Ein Umdenken ist überall zu spüren. Dies könnte dazu beitragen, dass nun auch endlich stückweise die vorgeschlagenen Maßnahmen der vorhandenen Radverkehrskonzepte umgesetzt werden. Ich erhoffe mich für Michelstadt eine Radwende, wie sie in vielen kleinen und großen Städten gerade geschieht.

Dorothea Daum

Koordinatorin Schul- und Stadtradeln Michelstadt/Erbach,
Lehrerin an der Theodor-Litt-Schule und der Schule am
Hollerbusch, Michelstadt

Fahrradklimatest 2024 – Zeit für den Endspurt

Alle zwei Jahre führt der ADFC mit Unterstützung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr den Fahrradklimatest durch. Dabei fragen wir, wie es in euren Kommunen um das Klima für den Radverkehr bestellt ist.

Der Fahrradklimatest 2024 hat am 1.9.2024 begonnen und läuft noch bis zum 30.11.2024. Es ist also noch ein wenig Zeit den Fragenkatalog für eure Kommune, aber gerne auch für andere Städte und Gemeinden auszufüllen und ggf. eure Kommentare zu hinterlegen. Wie immer haben wir eine Bitte: Bleibt fair! Auch wenn man sich über Dinge ärgert, findet sich in der Regel ein Weg, das so darzustellen, dass die jeweils Zuständigen bereit sind, eure Kommentare zu lesen.

Ziel des ADFC Darmstadt-Dieburg ist es wie jedes Mal, dass möglichst viele Städte und Gemeinden im Landkreis Darmstadt-Dieburg sowie im Odenwaldkreis im Frühjahr 2025 eine detaillierte Auswertung erhalten. Dazu trägt ihr durch das Ausfüllen der Fragebogen bei und helft so, dass das jeweilige Quorum erfüllt ist. Bei der letzten Befragung 2022 ist das neben Darmstadt in Alsbach-Hähnlein, Dieburg, Griesheim, Groß-Umstadt, Mühlthal, Münster, Pfungstadt, Roßdorf, Seeheim-Jugenheim sowie Weiterstadt gelungen. Im Odenwaldkreis hat das lediglich Michelstadt geschafft.

Wir haben bereits vor dem Start der Befragung die Bürgermeister*innen im Landkreis Darmstadt-Dieburg sowie im Odenwaldkreis eingeladen, den Fahrradklimatest auf ihren Homepages zu bewerben. Erfreulich viele sind unserer Einladung gefolgt. Im Laufe der Befragung haben wir den einen oder anderen Zwischenstand weitergegeben. Sozusagen ein zusätzlicher Ansporn sich anzustrengen.



Inzwischen hat der Fahrradklimatest seine erste Halbzeit abgeschlossen. Zeit auf den Stand vom 22.10.2024 zu schauen und eine erste Zwischenbilanz zu ziehen: Darmstadt ist beim letzten FKT als besonders erfolgreich ausgezeichnet worden. Danach sieht es aktuell leider gar nicht aus. Wurden 2022 noch 1.029 Fragebogen ausgefüllt, stehen wir jetzt bei 410. Es ist also noch reichlich Luft nach oben.

Im Landkreis Darmstadt-Dieburg haben sich mit Griesheim (68) und Groß-Zimmern (53) erst zwei Kommunen für eine detaillierte Auswertung qualifiziert. Roßdorf (44) und Weiterstadt (44) nähern sich langsam der Zahl von 50 notwendigen Fragebogen.

Etwas erfreulicher sieht es schon jetzt im Odenwaldkreis aus. Bad König (59), Erbach (59) und Michelstadt (84) haben das Quorum bereits erreicht.

Es lohnt sich sicher, wenn ihr in den Gemeinden, die das Quorum noch nicht erreicht haben, euren Fragebogen ausfüllt, falls ihr die nötige Ortskenntnis habt. Gerne könnt ihr auch zum Endspurt Freunde, Familie, Kolleg*innen oder gleich euren Lieblingsverein einladen, jeweils einen Fragebogen auszufüllen. Hier gilt ausnahmsweise mal: Viel nutzt viel.

Klaus Görgen

Mit Mucke und Muckis durch Darmstadt

Der Darmstädter Schulkorso 2024

Da sind die Muskeln in den Beinen gefragt! Die Landskronstraße rauf, mit einer Führung durch ziemlich flotte Polizeifahrzeuge, kommen einige der Schülerinnen und Schüler dann doch ins Schnaufen. Da half auch der Reggae aus der ADFC Akkubox nichts, die auf dem Lastenrad mitfuhr.

Immerhin fast 100 Schülerinnen und Schüler haben sich am 14. Juni auf dem Friedensplatz eingefunden, um am Schulkorso 2024 teilzunehmen. Die Corona-Pandemie hatte den Schwung bei der Veranstaltung des Korsos in den letzten Jahren jäh gedämpft. Da traf es sich gut, dass das Mobilitätsamt Darmstadt die Organisation übernehmen wollte. Der ADFC Darmstadt-Dieburg steuerte die Streckenplanung und eine beachtliche Anzahl an Helferinnen und Helfern bei, die den Korso in der Mitte und am Ende absicherten.

Die Stadt Darmstadt hatte den Termin für das Stadtradeln erst in den Osterferien bekannt gegeben. Das war für die meisten Schulen zu kurzfristig. Die Viktoriaschule hatte dennoch zugesagt und wollte mit 150 Schülerinnen und Schülern der Jahrgangsstufen 8-13 teilnehmen. Leider hatten einige Schüler*innen kein verkehrstaugliches Fahrrad, so dass nur etwa 100 auf dem Friedensplatz eintrafen. Das tat dem Spaß jedoch keinen Abbruch. Die vom ADFC gesponserten Warnwesten fanden jedenfalls guten Absatz.

Michael Kolmer, Umweltdezernent der Stadt Darmstadt, erläuterte in einer kurzen Ansprache die Beweggründe des Amtes für die Ausrichtung und Unterstützung des Korsos und die Bedeutung des Radverkehrs für den Klimaschutz. Danach startete er



Foto: Helga Hofmann

den Korso, schwang sich aufs Rad und fuhr die ganze Strecke mit. Es ging vom Friedensplatz mit Polizeieskorte die Bleichstraße nach Westen, dann über Neckar- und Heidelberger Straße bis zur Kreuzung Landskronstraße in Bessungen. Die Landskronstraße hinauf zog sich der Verband dann etwas in die Länge, so dass in der Klappacher Straße die Spitze warten musste. Über die Nieder-Ramstädter-Straße, Teichhausstraße, Landgraf-Georg-Straße ging es wieder zurück zum Friedensplatz. Dort konnten sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit einem Eis in der Waffel erfrischen.

Die einhellige Meinung der Runde war, dass man das wiederholen sollte, jedoch mit mehr Vorlauf, damit noch mehr Schülerinnen und Schüler mitfahren können.

Burkhard Walger

Spektakuläres Rennen und packender Parcours

Mountainbike-Wettbewerb begeistert Teilnehmende und Publikum

Foto: Steffi Schmall



Auf dem Trail ist Geschicklichkeit gefragt.

Am Donnerstag, den 23. Mai 2024, fand zum dritten Mal der beliebte Merck Landesschulwettbewerb Mountainbike in Ober-Ramstadt an der Georg-Christoph-Lichtenberg-Schule (GCLS) statt.

Rund 28 Schulen aus ganz Hessen reisten an, um an dem anspruchsvollen Geschicklichkeitsparcours und dem Staffelverfolgungsrennen teilzunehmen. Und um ein Hessensiegertrikot für das Bundesfinale in Göttingen zu erkämpfen.

Spektakuläres Rennen im Bikepark Ober-Ramstadt

Es begann mit dem Geschicklichkeitsparcours, welcher später zur Entscheidung diente, an welcher Startposition man beim Verfolgungsrennen startet. Dieser war mit schweren Hindernissen ausgestattet, die die Schüler*innen stark auf die Probe stellten.

Die Strecke des Verfolgungsrennens, die durch den Bikepark Ober-Ramstadt und weiter um zwei Ackerflächen neben dem Sportgelände der Schule entlangführte, verlangte den Fahrer*innen sowohl technisch als auch konditionell alles ab. Es waren spektakuläre Sprünge, waghalsige Überholungen und abrupte Bremsungen zu beobachten, die das Publikum zum Staunen erregten und eine spannende Stimmung erzeugten.

Foto: Steffi Schmall



Die Spannung steigt im Fanblock.

Perfekte Bedingungen auf dem ganzen Schulgelände

Schon früh am Morgen herrschte geschäftiges Treiben im Fahrerlager. Die Spannung lag förmlich in der Luft, während die Fahrer*innen letzte Vorbereitungen trafen und ihre Bikes überprüften. Die Sonne strahlte vom Himmel und schuf perfekte Bedingungen für ein großartiges Staffelrennen. Entlang der Strecke

und auf der Merck-Tribüne hatten sich zahlreiche Zuschauer*innen versammelt, die die Fahrer*innen lautstark anfeuertem.

Ein Highlight der Veranstaltung war die musikalische Untermauerung durch die Schulband und das Orchester der GCLS, die mit ihren Auftritten für eine besondere Atmosphäre sorgten und die Teilnehmenden zusätzlich motivierten.

Während des Rennens herrschte eine mitreißende Aufregung und spürbare Freude unter den Teilnehmenden. Die Fahrer*innen navigierten mit Geschick über die anspruchsvollen Trails. Jeder Anstieg und jede rasante Abfahrt wurden von Jubelrufen begleitet, die die Fahrer*innen zu Höchstleistungen anspornten. Die Teilnehmenden genossen den Nervenkitzel und die Herausforderungen, die das Rennen bot.

„Es war schön und hat ordentlich Spaß gemacht. Die Atmosphäre ist einfach super geil, die Leute, die feuern einen alle an“ (Louis Krüger, GCLS-Mannschaft). Die gesamte Stimmung war von einem Gemeinschaftsgefühl und dem puren Spaß am Mountainbiken geprägt.



Foto: Steffi Schmall

Gemeinsam stark: Mountainbiken ist Teamsache.

Beispielloses Teamwork in der Organisation

Das alles wäre aber nicht möglich gewesen ohne die Hilfe der Malteser, die Schutz und Sicherheit der Fahrerinnen und Fahrer gewährleisten, der vielen Förderer, die dafür sorgten, dass dieses großartige Event für alle Teilnehmer*innen kostenlos angeboten werden konnte, und natürlich geht ein großer Dank an das Orgateam aus dem Kollegium der Schule und an den gesamten Jahrgang 12 der GCLS. Sie sorgten zusammen dafür, dass dieser Wettbewerb zum dritten Mal in Folge so erfolgreich auf die Beine gestellt und so reibungslos durchgeführt wurde. Der Mountainbikesport hat in Ober-Ramstadt ein würdiges Zuhause gefunden.

Der 4. Merck Landesschulwettbewerb MTB für Hessen findet am 22. Mai 2025 wieder im Bikepark Ober-Ramstadt statt.

Kontakt: mtb@gcls.de

Mia Jährling

(Schülerin der Georg-Christoph-Lichtenberg-Schule, Jahrgang 2011)

Die Gewinner*innen

WK III: Tillman Rummel, Tom-Jaron Gerhardt, Boas Fransen, Jakob Wiegmann, Hatice Özdemir, Fabian Geile, Hannah Kettner

WK II: Noah Dunggraf, Lasse Wilde, Dhil Yasse, Henri Wolf, Kira Wolf, Elovon Brenner

WK I: Louis Krüger, Vincent Tönder, Paul Winkels-Herding, Mattis Storck, Leo Klöppinger, Ben Seiler, Matilda Sudermann, Mali Moos, Cara Rönsch, Lotta Brunner

Zu den "armen Leuten von Korbach"

Eine Radtour durch das Darmstädter Hinterland

Nicht der Odenwald, nicht direkt vor der Haustür, aber zu Hessen-Darmstadt gehörend, das Hessische Hinterland. Ich weiß nicht mehr, wie ich auf die Idee zu der Tour kam. Vielleicht durch den Film "Der plötzliche Reichtum der armen Leute von Korbach", den ich vor vielen Jahren gesehen hatte und der eine wahre Begebenheit aus der Gegend erzählt. Diese liegt von der damaligen hessischen Haupt- und Residenzstadt Darmstadt aus gesehen "ganz weit hinten" und kam so zu der Bezeichnung „Hinterland“.

Bei der Tour wollte ich mir die Landschaft des Gladenbacher Berglandes und alte Industriereste ansehen.

Von Lollar nach Biedenkopf

Heutzutage ist die Anreise recht einfach, mit dem Regionalexpress nach Frankfurt und der Regionalbahn nach Gießen oder Lollar oder Niederwalgern. Ich hatte ein zweites Frühstück im Dorfladen/Café in Ruttershausen geplant, der von der sozialtherapeutischen Gemeinschaft Friedelhausen betrieben wird und wo man Bio-Produkte kaufen kann. Wegen Ausfall der RB41 hatte ich eine halbe Stunde Verspätung beim Start in Lollar und der Dorfladen schließt mittwochs mittags schon um 12 Uhr.

Kurz danach verließ ich den Lahnradweg und folgte ab Salzböden dem Salzböde-Radweg im Tal der Salzböde bzw. der Trasse der ehemaligen Aar-Salzböde-Bahn. Die Salzböde ist ein recht kleines Gewässer von 27 km Länge. In Salzböden gibt es einen Dorfbrunnen aus dem 17. Jahrhundert, der auch heute noch kühles Trinkwasser spendet. In OpenStreetMap hatte ich einen Punkt "Subach" gefunden, von Mornshausen nur ein Abstecher von insgesamt 3,5km und 50 Höhenmetern in ein Seitental der Salzböde. Dort befindet sich eine Infotafel zum "Postraub in der Subach", dem Grund für den plötzlichen Reichtum ...

Von der Eisenindustrie, die ab dem 19. Jahrhundert den Menschen Erwerbsmöglichkeiten neben der kargen Landwirtschaft bot, ist nicht mehr viel zu sehen. Die Gegend macht einen "strukturschwachen" Eindruck, das ehemalige Bahnhofsgebäude in Gladenbach ist heruntergekommen, Bad Endbach auch nicht viel besser. Dort gibt es aber einen schönen schilfbestandenen Hochwasserschutzweiher bei einem der Eisenbahnviadukte.

Da ich kein Café fand, gönnte ich mir eine leckere Eisschokolade im Eiscafé an der Straße.

In Hartenrod steigt die Route an der Salzbödequelle vorbei zum Salzbödesattel an und weiter bis fast auf die Höhe der Angelburg. Dort befindet sich das sehenswerte Naturschutzgebiet "Strickshute von Frechenhausen", in früheren Zeiten Weideland für die Rinder des Dorfes. Der Weg ist geschottert und zum Teil

Die Salzbödequelle liegt im wunderschönen Gladenbacher Bergland.



Foto: Stephan Weber

Herausforderung „Sackpfeife“. 420 Höhenmeter haben es durchaus in sich.

etwas verwaschen und unbequem zu fahren, belohnt wird die Mühe mit schönen Ausblicken nach Norden ins Siegerland. Da die Gegend eher dünn besiedelt ist, ist es ruhig dort, ein paar Wanderer und wenige Radler*innen und wenn, dann ohne Motor.

Dann bergab Richtung Biedenkopf wieder mehr asphaltierte Wirtschaftswege und Straßen mit wenig Verkehr. In Dautphetal-Friedensdorf wieder im Lahntal war die Lahnbrücke gesperrt und die Fahrradwegweisung unklar, so dass ich nach einigem Suchen in die Regionalbahn nach Bad Laasphe stieg, die gerade angekommen war. Ich war zu dem Zeitpunkt auch schon 80 km geradelt und der Haltepunkt kurz nach dem Bahnhof Biedenkopf liegt praktischerweise genau vor der Jugendherberge, wo ich die Übernachtung reserviert hatte.

Der alte Ortskern von Biedenkopf ist nett hergerichtet, im Schloss befindet sich das Hinterlandmuseum.

Von Biedenkopf nach Dillenburg

Die nach dem gestrigen Abendspaziergang auf den Schlossberg angestellte Überlegung, das Hinterlandmuseum zu besuchen, habe ich zugunsten eines Abstechers auf die Sackpfeife, dem höchsten Berg im Landkreis Marburg-Biedenkopf und mit Aussichtsturm, wieder verworfen. Zum einen interessiert mich eine Sammlung von Hinterländer Trachten nicht sonderlich, zum anderen war das Wetter für einen Museumsbesuch zu schade.

Von der Lahn aus sind es 9 km und 420 hm bis zur Sackpfeife, im ersten Teil auf der gut asphaltierten Lahn-Eder-Straße und danach auf geschotterten Waldwegen mit Schiebepassagen. Leider ist der Turm wieder wegen Renovierungsarbeiten gesperrt. Bei guter Fernsicht muss die Aussicht übers Rheinische Schiefergebirge beeindruckend sein.

Bad Laasphe, der erste Ort in Nordrhein-Westfalen, sieht schon siegerländisch aus, macht aber den gleichen ärmlichen Eindruck wie das Hessische Hinterland insgesamt. Immerhin habe ich ein Café gefunden für eine Kaffee-und-Kuchenpause.

Die weitere Route durchs Banfetal ist landschaftlich ebenfalls recht hübsch, ab der Landesgrenze bis Eschenburg teils auf der Landstraße. Ab dort bis Dillenburg auf bzw. neben der B253 ist nicht empfehlenswert, viel lauter Verkehr und Autofahrer, die meinen, einen zum Fahren auf dem Gehweg hinweisen zu müssen, wenn man auf der Fahrbahn radelt.

Dillenburg selbst würde vielleicht einen Besuch lohnen, ich bin dort aber in den Zug nach Hause gestiegen. Pläne fürs Siegerland habe ich jedenfalls schon.

Stephan Weber

Foto: Stephan Weber

Lust auf Radreise?

Bett+Bike: Eine erfolgreiche Idee fast so alt wie der ADFC selber.

Foto: Philipp Herfort Photography



Wer auf Radreise geht, hat ganz eigene Ansprüche und Bedürfnisse. Das gilt insbesondere für die Auswahl der Übernachtungsunterkünfte, wo nachts das teure Reiserad vor Wetter und langen Fingern geschützt sein und im Regen nass gewordene Klamotten wieder trocken werden müssen. Nur eine Nacht buchen soll auch kein Problem sein, wenn man oder frau Etappen fährt. Und wenn vor der Weiterfahrt am nächsten Tag eine Kleinigkeit am Rad noch repariert werden muss oder die Reifen etwas Luft brauchen, sollten Werkzeuge und eine gute Luftpumpe in der Remise vorhanden sein.

Aus den Erfahrungen der Radreisenden der ersten Stunde keimte vor 30 Jahren im ADFC die Idee auf, bundesweit nach fahrradfreundlichen Gastbetrieben, Campingplätzen und Ferienwohnungen zu suchen und diese regelmäßig nach klaren Kriteri-

en zu prüfen. Als Anerkennung erhielten diese Betriebe das Qualitätsschild „Bett+Bike“, das sie stolz und gut sichtbar an ihrer Eingangstür anbringen durften.

In der Anfangszeit wurde jedes Jahr ein gedrucktes Verzeichnis der zertifizierten Betriebe herausgegeben. Heute findet man den passenden Gastbetrieb sekundenschnell online auf der Webseite www.bettundbike.de. Ein kurzer Anruf reicht in der Regel aus, um die gefundene Unterkunft direkt beim Betreiber zu buchen.

Radtourismus ist mittlerweile fest im Trend und in vielen ländlichen Gebieten ein nachhaltiger Wirtschaftsfaktor. Die ADFC-Radreiseanalyse 2024 hat als Beleg dafür eindeutige Zahlen geliefert: 2023 unternahm in Deutschland 8,6 Mio. Menschen eine Radreise mit mindestens einer Übernachtung, wovon 3,6 Mio. sogar dreimal oder mehr übernachteten. Über 4.300 Unterkünfte in Deutschland und 1.400 in Belgien, Luxemburg, Dänemark, Österreich und Italien sind als fahrradfreundliche Bett+Bike-Unterkünfte zertifiziert und setzen damit vor Ort Qualitätsstandards für den Radtourismus.

Die eingetragene Marke „Bett+Bike“ ist Eigentum des ADFC und ein wichtiges Instrument des Verbands für die Durchsetzung der Interessen der Radfahrenden. Denn wer auf Radreise geht, braucht nicht nur fahrradfreundliche Gastbetriebe, sondern auch gute Radwege. Und so werden fahrradfreundliche Infrastrukturen für den Radtourismus vermehrt zum positiven Merkmal lokaler Standortpolitik – auch außerhalb der touristischen Saison.

Xavier Marc

Neues Redaktionsmitglied

Dr. Anja Wagner

Foto: Dr. Anja Wagner



geboren: 1969 in Würzburg

wohnt: im Bezirk Darmstadt seit 2000

Studium: Anglistik/Germanistik

Berufserfahrung: Studienbegleitende Lektorats- und Redaktionsarbeiten, Verlagsvolontariat, (Leitende) Redakteurin, Leiterin Sales & Marketing, Referentin PR & Unternehmenskommunikation

Interessen: Yoga, Reisen, Sprachen, Rennradfahren

Motivation: Radfahren ist die Zukunft! Die Möglichkeiten im Alltag wie im Sport werden dabei immer vielfältiger: Vom E-Bike über das Lastenrad bis zum Rennrad findet sich für jede Situation das passende Gefährt. Doch ist auch das Umfeld darauf ausgelegt? Was tut sich, welche Tipps gibt es und wofür sollten wir uns zusammen einsetzen? Diese Fragen interessieren mich brennend, und als ich im Frühjahr in der Jubiläumsausgabe des Kettenblatts las, dass Verstärkung im Redaktionsteam gesucht wird, habe ich mich als geübte Kommunikatorin und begeisterte Radfahrerin sofort gemeldet. Der Austausch im Team, der Besuch von ADFC-Veranstaltungen und die Möglichkeit mich aktiv einzubringen, machen mir viel Freude. Denn schließlich ist das Kettenblatt unverzichtbar für den Fahrrad Antrieb! Schreibt mir gerne, wo euch der Schuh auf der Pedale drückt und was ihr in der nächsten Ausgabe lesen wollt!

Ein Rückblick auf die Radtourensaison 2024

„Unsere Tourenleitenden schenken den Menschen schöne Stunden auf dem Fahrrad“

Von April bis Oktober haben unsere Radtourenleiterinnen und -leiter über 80 Radtouren angeboten. Zählt man die regelmäßig stattfindenden Wintertouren dazu, kommen wir auch 2024 wieder auf über 100 geführte Radtouren.

Unsere „Serientouren“

Bei etwa der Hälfte der Touren handelt es sich um sog. „Serientouren“, d. h. regelmäßig wiederkehrende Touren. Dies sind primär die Feierabendtouren, die in Darmstadt und in Dieburg angeboten werden. Dazu kommen ab Ende Oktober in Darmstadt die sog. Wintertouren.

Unsere „Einzeltouren“

Die andere Hälfte unseres Programms besteht aus den sog. Einzeltouren – von ganz leicht bis anspruchsvoll. Hier gibt es einige Klassiker, die jedes Jahr ihre Fans finden. Dabei verdient die Jeckentour eine besondere Erwähnung. Natürlich ist es ein bisschen „jeck“, wenn man die Nacht durchfährt, um zum Frühstück in Köln einzutreffen, aber es ist für alle, die Herausforderungen suchen, jedes Jahr von Neuem eine großartige Erfahrung.

Aber auch wer es nicht so sportlich mag, konnte 2024 die eine oder andere besondere Tour mitfahren. Neben bekannten Touren, die fester Bestandteil unseres Repertoires sind, gab es 2024 auch einige, die zum ersten Mal angeboten wurden.

Als Erstes ist hier die Frauenradtour am 8. März, dem Weltfrauentag, zu nennen. Auf 12 Kilometern ging es auf den Spuren starker Frauen entspannt durch Darmstadt – angefangen bei der Landgräfin Caroline im Herrngarten über Ida Seele, der ersten Fröbel-Erzieherin, bis zur Dichterin Elisabeth Langgässer auf dem Alten Friedhof. Die Idee kam gut an. Circa 30 Frauen und zwei Männer folgten der Einladung und gingen mit dem Rad auf Spurensuche in Darmstadt.

Ebenfalls neu im Radtourenangebot war eine „kriminelle Radtour“ mit dem Schriftsteller Andreas Roß, bei der es rätselhaft wurde. Auf 25 Kilometern durften die Teilnehmenden drei eiskalte Morde lösen, bevor sie schlussendlich mit Rotwein und Blutwurst belohnt wurden. Für TourGuide Sandra Gallei war dies eine richtig gelungene Sache, die 2025 nach Fortsetzung ruft.

Ganz oft zieht es unsere Tourenleiter*innen in die Natur. Sie fahren durchs Messeler Hügelland, ins Ried, an den Rhein oder erklimmen die Höhen des Odenwalds. Aber auch Burgen, Schlösser und andere sehenswerte Orte werden gerne angesteuert. Exemplarisch ist hier die Kult-Tour nach Wiesbaden zu nennen. Dort lockte das Schloss Freudenberg mit Summsteinen, Duftbäumen, Barfußpfad und einer Führung mit dem Fokus auf die Esel, die im Park zu Besuch waren. Interessant, lehrreich und eine wunderschöne Tour!

Neue Wege in der Werbung

Wenn man neue Touren ins Angebot aufnimmt, macht dies unser Angebot attraktiv. Damit kann man neue Zielgruppen erreichen. Allerdings muss man dafür sorgen, dass diese überhaupt davon erfahren. Um erfolgreich zu sein, müssen wir mit unserer Werbung dorthin gehen, wo unsere Kund*innen sind. Bestes Beispiel sind die Familientouren. Hier sprechen wir auch jüngere Menschen mit Kindern an, die sonst wenig mit dem ADFC zu tun haben. Bei den Familientouren haben wir in ganz besonderem Maße gelernt, wie wichtig es ist, Werbekanäle außerhalb des Tourenflyers und des Radtourenportals zu nutzen. Familien be-



Foto: Thomas Werner

Impression von der Jeckentour im Rheintal

suchen nicht unbedingt die Website des ADFC Darmstadt-Dieburg, blättern jedoch sehr wohl in den Anzeigenblättern, die in Supermärkten und Arztpraxen für Familien mit Kindern ausliegen. Auch mit Anzeigen bei Facebook und Instagram haben wir 2024 experimentiert und gute Erfahrungen sammeln können.

Ein Dank an Tourenleitende und Mitfahrende

Für uns als Vorstand ist der Rückblick auf die Radtourensaison 2024 Anlass, um uns öffentlich bei all denjenigen zu bedanken, die die Touren planen und durchführen. Nur wer selbst einmal eine Tour organisiert hat, kann sich vorstellen, wie viele Gedanken man sich macht, damit sie funktioniert und die Teilnehmer*innen hinterher unisono feststellen, dass „es heute mal wieder richtig schön war“. Das Angebot lebt davon, dass unsere Tourenleiter*innen bereit sind, Zeit, Energie und „Hirnschmalz“ in die Vorbereitung und Durchführung zu stecken. Mit ihrem Engagement schenken sie den Teilnehmenden eine schöne, sportliche oder entspannte Zeit auf dem Fahrrad. Dies verdient die Anerkennung des Vorstands.

Wir danken aber auch den Mitfahrenden. Ihrer Umsicht und ihrer Bereitschaft, sich auf die Regeln des Tourenfahrens einzulassen, ist es zu verdanken, dass wir auch 2024 keine größeren Zwischenfälle oder Unfälle verzeichnen mussten. Wir freuen uns schon auf die Radtourensaison 2025!

Helga Hofmann im Namen des Vorstands

Auf den Spuren von Kunst und Kultur beim Frankfurter Stadel. Eine von vielen Radtouren des ADFC Darmstadt-Dieburg.



Foto: Ulrike Menzel

Eurobike 2024

Fortschritte auf dem Weg zur Mobilitätswende

Foto: Xavier Marc



Die Eurobike ist DIE internationale Fahrradmesse. Vorher seit 1991 in Friedrichshafen am Bodensee, findet sie nun seit drei Jahren in Frankfurt am Main auf großem, internationalem Parkett statt. Rund 1.800 Aussteller aus über 60 Ländern präsentieren dort in diesem Sommer vom 3. bis zum 7. Juli in den Hallen und auf dem Freigelände der Messe Frankfurt ihre innovativen Produkte und Dienstleistungen und bildeten das weltweite Spektrum der Fahrrad-Branche ab. Zusätzlich gab es ein vielseitiges Fach- und Festivalprogramm für die rund 70.000 Fachbesucher*innen und interessierten Fahrradfans.

Laut der globalen Datenbank Statista gab es im vergangenen Jahr mit 84 Millionen so viele Fahrräder in Deutschland wie nie zuvor. Viele wundern sich deshalb vielleicht: Die Fahrradbranche ist seit einiger Zeit ganz schön unter Druck. Der internationale Wettbewerb ist enorm angestiegen, die Veränderungen durch die E-Bike-Welle und weltpolitische Veränderungen bringen große Herausforderungen mit sich. Gleichzeitig binden die Lagerbestände Kapital. Immerhin sind die Aussichten überwiegend positiv. Manuel Marsilio, Geschäftsführer des europäischen Branchenverbandes CONEBI, sieht die Branche an einem Wendepunkt: „Auch wenn die Wirtschaftszahlen nicht zufriedenstellend sind, erleben wir einen Reset im Fahrradbereich. Der Markt wird wieder wachsen und es wird eine blühende Fahrradzukunft geben.“

Vom zukunftsfähigen Angebot konnte sich das Publikum der Eurobike an fünf vollen Messetagen überzeugen. Die kontinuierliche Weiterentwicklung und Verfeinerung von Technik und Produkten stand bei vielen Herstellern im Mittelpunkt. Neben dem Boom-Faktor E-Bike, dem sportlichen Erfolgsgarant Gravelbike mit entsprechenden Teilen, Komponenten, Zubehör, Bekleidung, Accessoires, Dienstleistungen und Services sprach die "Ecomobility Experience Gallery" Interessierte aus Unternehmen und Kommunen an, die mit neuen Elektrofahrzeugen ihren Fuhrpark modernisieren wollen.

Damit die Besucher*innen sich schneller orientieren konnten, wurden außerdem die Bereiche Cargobike, Start-up sowie Sports & Performance gebündelt präsentiert, ergänzt durch ein eigens für die Fokusthemen gestaltetes Bühnenprogramm und Messeführungen zu ausgewiesenen Produkt-Highlights. So zeigten zum Beispiel rund 30 Aussteller erstmals zum Themenbereich Handmade individuelle Rahmenanfertigungen und besonders kunstvolle Accessoires.

Die Highlights der Messe

Insgesamt 43 herausragende Produkte aus der Fahrrad- und Mobilitätsbranche wurden zu Beginn der Messe ausgezeichnet.

Eine hochkarätig besetzte Fachjury hatte die Gewinner*innen im Vorfeld aus rund 300 Einreichungen aus 35 Ländern ausgewählt und Preise in 9 Kategorien vergeben.

In der Kategorie „E-Bikes“ prämierte die Jury das Lastenrad „Tern Orox“ als Innovation, die die Robustheit eines Mountainbikes, die Vielseitigkeit eines Trekkingbikes und den praktischen Nutzen eines Lastenrades vereint.

Den „Green Award“ erhielt der Helm „Verde Kineticore“ für seine Nachhaltigkeit und Materialreduktion: Mindestens 70 Prozent seines Gewichts bestehen aus recycelten Materialien, unter anderem aus alten CDs.

Mit dem „Start-Up Award“ wurde der weltweit erste Pake-trucksack „Pikapak 2.0“ bedacht. Der Rucksack bietet eine innovative, flexible und umweltfreundliche Lösung für den Transport von Objekten oder Paketen – und kann dadurch den urbanen Transport nachhaltig verändern.

Was mit dem Fahrrad alles möglich ist

„Der Radverkehr ist ein wichtiges Puzzlestück für ein Verkehrssystem, das den Bürgerinnen und Bürgern eine echte Wahlfreiheit lässt. Die Eurobike zeigt die Vielfalt und das Potenzial, was mit dem Fahrrad alles möglich ist“, kommentierte der Hessische Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum sowie stellvertretende Ministerpräsidentin Kaweh Mansoori das Messeerlebnis.

„Mit der Ausweitung unserer Festival-Aktivitäten und der entsprechenden Bewerbung im Vorfeld konnten wir dieses Jahr noch mehr Fahrradbegeisterte auf der Eurobike begrüßen“, freut sich Projektleiter Dirk Heidrich. „Für uns ist es ein großer Erfolg, schließlich sind es die Radler und Radlerinnen selbst, die die Mobilitätswende auf die Straße bringen.“

Eurobike 2025

Die 33. Eurobike findet von Mittwoch, 25. bis Sonntag, 29. Juni 2025 auf dem Gelände der Messe Frankfurt statt. Wie in den vergangenen Jahren sind auch 2025 die Messetage Mittwoch bis Freitag dem Fachpublikum vorbehalten, am Wochenende öffnen die Festival Days für alle interessierten Besucherinnen und Besucher. Voraussichtlich wird es am 22. Juni, dem Sonntag vor der Eurobike, auch wieder eine vom ADFC organisierte Fahrradkundgebung durch die Stadt geben. Bitte die Termine jetzt schon vormerken!

Dr. Anja Wagner

Das lief nach einer Weile so gut, dass wir schließlich doch einige tausend Mark für ein eigenes Graviersystem aufwendeten.

Die Firma SIC tritt auf den Plan

Mit dem Gravierer wurden dann einige Jahre über einige hundert Räder codiert und einige Gravierstichel verschlissen. Dann fing der ADFC Frankfurt 2014 mit einem neuen Gerät an, das auch wieder tausende von Euros kostete. Es war das oben erwähnte „Nagel“-Gerät von der Firma SIC Marking aus Remscheid. Nach der Eingabe des Codes muss man es nur noch (fest) an die richtige Stelle am Rahmen halten, auf einen Knopf drücken und gut fünf Sekunden warten, dann ist die Hauptarbeit getan. Das erzeugt ein charakteristisches Geräusch, was man durchaus als unangenehm empfinden kann. Das Ergebnis zählt aber.

Abschied von den Böcken

Mit diesem neuen Gerät muss das Rad auch nicht mehr auf Böcke gelegt werden, was sich im anbahnenden E-Bike-Zeitalter als segensreich herausstellte. Zudem kann man damit auch die mittlerweile häufiger anzutreffenden „Sonderrahmen“, z. B. vollgefederte MTB und Lastenräder, codieren. Sogar Anhänger und die Akkus von E-Bikes werden mitcodiert.

Dieses Gerät war schon ganz gut, aber die Codierpistole war über ein dickes Kabel mit dem Steuergerät verbunden, das auch Steckdosenstrom haben wollte. Deshalb musste bei Aktionen immer die Kabeltrommel mitgebracht und eine Steckdose gesucht werden. Das war etwas nervig.

Abschied von der Steckdose

Die kabellose Freiheit kam 2016 mit einem neuen Akkugerät. Natürlich ebenfalls einige tausend Euro schwer. Die Codierung ist finanziell jedoch ergiebig, so dass so ein Gerät in weniger als zwei Jahren amortisiert ist. Wir müssen und dürfen ja auch nicht profitorientiert arbeiten, insofern war das kein Hindernis. Jetzt können wir auf eine Veranstaltung gehen, ohne Probleme mit der Stromversorgung zu bekommen. Mit den vorhandenen zwei handelsüblichen Akkus, wie sie auch in mobilen Werkzeugen eingesetzt werden, können problemlos die genannten 150 Räder codiert werden.

Die regelmäßige Codierung in Darmstadt

Das ganze Jahr über wird im Fahrradbüro am Hauptbahnhof in Darmstadt jeden dritten Dienstag im Monat am späten Nach-

Aus der "Steinzeit" der Fahrradcodierung!



Foto: Burkhard Walger

mittag codiert. Dafür sind etwa drei bis vier der sechs Stammcodierer*innen vor Ort. Die Kund*innen müssen sich vorher per E-Mail anmelden und sollten bereits einen fertig ausgefüllten Codierauftrag dabei haben.

Wir haben mal mit einem Terminverwaltungssystem im Internet experimentiert. Das hat leider nicht geklappt, denn viele Anmelder*innen sind dann doch nicht zum Termin erschienen. Diese Art der Kommunikation war anscheinend zu unverbindlich. Jetzt wird jede Mail bearbeitet und quittiert. In der Antwortmail finden sich dann auch Hinweise zum weiteren Vorgehen und die Bitte, sich abzumelden, wenn der Termin nicht wahrgenommen werden kann. Das führt zu verbindlicherem Verhalten.

Wenn alle mitmachen, flutscht es

Wenn die Kundinnen und Kunden pünktlich sind und den Codierauftrag vorbereitet haben, schaffen die Aktiven über 40 Räder an einem Abend. Dann wird es vielleicht etwas später, die Motivation ist aber sehr hoch. Nach der Codierung geht es hin und wieder auch mal in eine Gaststätte oder in einen Biergarten, um die Arbeit gebührend abzuschließen. Die Gruppe hat bei der letzten Mitgliederversammlung für die Arbeit geworben und damit ein paar neue Helfer*innen gewonnen. Dennoch sind weitere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gerne gesehen. Bei Interesse einfach eine Mail an codierung@adfc-darmstadt.de schreiben.

Etwa dreimal im Jahr codiert auch die Dieburger Ortsgruppe bei Veranstaltungen, so z. B. beim Dieburger Fahrradaktionstag im Mai oder bei Ortsfesten im Landkreis. Dabei sind etwa drei bis vier Codierer*innen im Einsatz. Sollte es aufwändiger werden, unterstützt die Darmstädter Codiergruppe selbstverständlich die Kolleginnen und Kollegen.

Aus dem Leben gegriffen

Mit dem Code soll ja ein „Wertgegenstand“ gegen Diebstahl gesichert werden. Für uns ist das Rad ohne Frage ein Wertgegenstand. Bei Fahrrädern mit Bambusrahmen kommt das Verfahren mit dem Nageln jedoch an seine Grenzen. Alle „Faserverbundwerkstoffe“, so auch Carbon, können nicht genagelt werden, denn das würde den Faserverbund und damit den Rahmen zerstören. Solche Räder können wir leider nicht codieren.

Nicht nur Fahrräder sind Wertgegenstände: Die Hochschule Darmstadt hat einige Defibrillatoren für mehrere tausend Euro pro Stück aufgehängt. Das ist eine gute Sache für jemanden, der einen Herzstillstand erleidet. Kommt so ein Gerät abhanden, bekommt der Begriff „Wertgegenstand“ für den Betroffenen eine besondere Bedeutung. Nach einem Diebstahl hat Andreas Seeburg, ein alter Codierhase und Sicherheitsbeauftragter der Hochschule, die verbliebenen Geräte kurzerhand ebenfalls codiert, diesmal aber im Klartext als Eigentum der Hochschule. Nach einem erneuten Diebstahl tauchte das Gerät schlussendlich im Rhein-Main-Gebiet wieder auf, weil es in dieser Form unverkäuflich war.

Wiedersehen macht Freude

In der „Codierungs-Community“ wird immer wieder von Fällen berichtet, bei denen codierte Räder wieder zu ihren Eigentümern zurückgefunden haben. Der krassste Fall war vor ein paar Wochen ein weißer Transporter mit 18 Rädern an Bord, der an der Grenze von der Polizei durchsucht wurde. Von den Rädern waren 13 bereits als gestohlen gemeldet. Eins war codiert und noch nicht gemeldet, konnte aber dadurch letztendlich seinem Eigentümer wieder zugeführt werden. Die Insassen des Transporters haben jetzt bestimmt eine Menge zu erklären.

Burkhard Walger

Neues Redaktionsmitglied

Georg Reichle

geboren: 1956 in Ravensburg

wohnt: in Darmstadt seit 1978

Studium: Kommunikations-Design

Berufserfahrung: Grafiker/Mediengestalter

Interessen: Gärtner mit grünem Daumen, Reisen, Wandern und natürlich (Touren-)Radfahren – alles, um als Draußensein-Mensch die Natur zu genießen

Motivation: Während meines fließenden Übergangs aus der Arbeitswelt in den „Ruhestand“ kam der Wunsch nach einem für mich interessanten Ehrenamt auf.

Seit meiner Kindheit auf einem schwäbischen Dorf ist das Fahrrad mein natürliches Fortbewegungsmittel. Mir gefällt vor allem, dass die menschliche Wahrnehmung und die flexiblen Geschwindigkeiten des Radfahrens - sowohl im mentalen wie auch im physischen Bereich - sehr gut zusammenpassen.

Als mich ein ADFC-Redaktionsmitglied direkt auf die Mitarbeit beim Kettenblatt angesprochen hat, sah ich dies als eine sinnvolle Bereicherung meines neuen Alltags an. Folglich unterstütze ich sehr gerne die Kettenblatt-Redaktion im gestalterischen und produktionstechnischen Ablauf.



Foto: Christine Reinhardt

Anschluss gesucht?

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

ADFC geprüft und empfohlen!

Fahrradparker BETA XXL:
getestet und zertifiziert
nach DIN 79008
„Stationäre
Fahrradparksysteme“

Waldstraße 2
D-64584 Biebesheim
Tel.: (0 62 58) 55 52-0
E-Mail: info@orion-bausysteme.de

www.orion-bausysteme.de

ORION
Bausysteme GmbH



Der 13. Fahrradaktionstag

Am 1. September 2024 fand auf dem Darmstädter Marktplatz der diesjährige Fahrradaktionstag statt, um die Attraktivität des Fahrrades zu feiern und zu steigern.

Bei strahlendem Sonnenschein war es auch im 13. Jahr ein schönes Fest. Das mobile Team des Deutschen Fahrradmuseums aus Bad Brückenau zeigte die Entwicklung über die Jahrhunderte, und Hersteller und Händler präsentierten aktuelle Fahrradmodelle. Das Angebot rund ums Fahrrad reichte vom Fahrradflohmarkt, über Fahrradwaschanlage, Fahrradcodierung, Fahrradcheck bis zu Informationsständen der Verbände - darunter auch des VCD-Darmstadt -, der Stadt und der ivm (<https://ivm-rheinmain.de/ivm/>). Die ivm verantwortet u.a. das Stadtradeln, den Radroutenplaner und die Meldeplattform Radverkehr und stärkt die Entwicklung von klimaschonender Mobilität in der Rhein-Main Region. Ein Höhepunkt des Fahrradaktionstages ist immer die Verleihung der Stadtradeln-Preise für die aktivsten Einzelradlerinnen und Einzelradler und Teams. Über 3.000 Menschen und knapp 150 Teams hatten vom 14.06. bis 04.07.24 jeden Tag „Fahrradaktionstag“ und haben insgesamt 571.057 Kilometer zurückgelegt.



Foto: Jörn Strüber

VCD Stand am Fahrradaktionstag 2024

Wer 5 km zur Arbeit hin und zurück radelt, statt im Auto zu verschwinden, kann im Jahr durchschnittlich rund 365 kg CO₂-Emissionen einsparen. Beim Stadtradeln wurden 95 t CO₂-Emissionen eingespart.

Sowohl der Fahrradaktionstag als auch das Stadtradeln zeigen, wie gut und wichtig Fahrradfahren ist.

„Angesichts der aktuellen Entwicklungen im Fahrradsektor, von innovativen E-Bikes bis hin zu intelligenten Verkehrslösungen, ist es wichtiger denn je, das Fahrrad als nachhaltige Alternative zum motorisierten Verkehr zu fördern“, sagt Mobilitätsdezernent Paul Georg Wandrey.

Fahrradfahren ist gemeinsam mit dem Fußverkehr die bewährteste und zugleich smarteste Fortbewegungsart: Gesundheitsfördernd, günstig, geräuscharm, sparsam beim Flächenverbrauch und unabhängig von Fahrplänen.

Und dennoch werden nur 11 % der Wege und 3 % der Personenkilometer geradelt. Pro Tag werden in Deutschland 257 Mio. Wege mit etwas über 3,2 Mrd. Personenkilometern zurückgelegt. Bei mehr als 40 % der Autofahrten ist die Strecke kürzer als 5 km. Eine ideale Entfernung für das Fahrrad.

Auf dem Rad sitzen, lächeln und genießen. Es ist so einfach! Rund 365 kg CO₂-Emissionen pro Jahr für eine Pendelstrecke von 5 km einsparen und etwas für die Gesundheit und eine lebenswerte Stadt tun. Oder eben ins Auto steigen und sich über rote Ampeln, Stellplatzsuche, Stau, Kosten und womöglich über Radfahrende ärgern.

Um die Potenziale des Radverkehrs voll zu nutzen, braucht es mehr als einen Fahrradaktionstag:

- Ein durchgängiges Radnetz: direkte, schnelle, komfortable, zusammenhängende, sichere, möglichst kreuzungsfreie Radwege und eine sichere Gestaltung an Knotenpunkten
- Moderne Fahrradabstellanlagen: ausreichend, sichere, überdachte, beleuchtete, gut zugängliche Abstellanlagen am Wohnort, an den Zielorten und den Übergängen zum öffentlichen Verkehr sowie Lademöglichkeiten für Pedelecs
- Optimale Service-Angebote für Radfahrende: Radroutenplaner, stationäre Luftpumpstationen, Schlauchautomaten, Reparaturservice, Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr, betriebliches Mobilitätsmanagement
- Gute Kommunikation für ein positives Image des Radverkehrs: nachhaltige Mobilitätserziehung ab dem Kindergartenalter, Wettbewerbe, Kampagnen zur Kommunikation der Vorteile des Radfahrens, Informationen, Wissen und Forschung

Quelle: Radverkehr, Umweltbundesamt, 10.10.2024

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr>



Foto: VCD Darmstadt

Heinheimer Straße in Darmstadt

So lange der größte Teil der Verkehrsflächen vom motorisierten Straßenverkehr vereinnahmt wird und selbst im abgestellten Zustand (und das 23 Stunden am Tag!) oft Verkehrswege des Fuß- und Radverkehrs behindert werden, so lange in Städten einzelne Personen im Kfz mit 50 km/h und mehr unterwegs sind, werden viele weiter auf das Fahrrad verzichten oder nur mit einer gewissen Angst aufs Rad steigen.

Seit 2011 hat es zum Glück mehr gegeben als nur einen jährlichen Fahrradaktionstag. Einige Strecken sind in Darmstadt für den Fuß- und Radverkehr besser geworden und der Radverkehrsanteil in Darmstadt nähert sich langsam dem vom Magistrat festgelegten Ziel von 30 % des gesamten Personenverkehrs.

Der Fahrradaktionstag 2024 war sehr schön. Doch es braucht mehr!

Jörn Strüber

Demo für sicheren Radweg in der Kasinostraße und Schlagabtausch mit Dezernent Wandrey (CDU)

Am Mittwoch, den 18.09.2024, hat die Initiative Radentscheid Darmstadt zwischen 17:30 und 18:15 Uhr eine Pop-up-Bikelane im Abschnitt zwischen Rhein- und Bismarckstraße auf der Kasinostraße in Darmstadt eingerichtet.

Der Radentscheid Darmstadt mahnte mit der Demonstration in der Kasinostraße die Umsetzung eines Beschlusses der Darmstädter Stadtverordnetenversammlung aus dem September 2022 an.

Die Gründe für die Demo

Die Stadtverordnetenversammlung hatte mit der Zustimmung aller demokratischen Parteien beschlossen, einen geschützten Radstreifen als Verkehrsversuch in der Kasinostraße zwischen Rhein- und Julius-Reiber-Straße einzurichten. „Mit unserer Aktion wollen wir den Dezernenten dazu auffordern, kurzfristig den Beschluss der Stadtverordnetenversammlung umzusetzen“, sagt David Grünewald vom Radentscheid.

„Angesichts der Tatsache, dass die Radverkehrsführung in der gesamten Kasinostraße nicht regelkonform ist und schon lange hätte angepasst werden müssen, ist die Verzögerung dieses Verkehrsversuchs ein Skandal“, merkt Juri Pelzer vom Radentscheid an.

Das Mobilitätsamt selbst hat bereits im Jahr 2021 eingeräumt, dass die Radverkehrsführung in der Kasinostraße nicht mit den geltenden Regelwerken konform geht, und eine Planung für eine regelkonforme Radverkehrsführung für den Herbst 2021 in Aussicht gestellt. Dass jetzt drei Jahre später nicht mal das erste Teilstück als Verkehrsversuch umgesetzt wurde, ist ein Politikversagen. Der Radentscheid fordert Oberbürgermeister Hanno Benz (SPD) dazu auf, sich dafür einzusetzen, den auch mit den Stimmen der SPD-Fraktion beschlossenen Verkehrsversuch unverzüglich auf die Straße zu bringen.

Florian Albert, ebenfalls vom Radentscheid, ergänzt: „Es ist essentiell, dass die in den vergangenen Jahren entstandenen geschützten Radstreifen zu einem geschlossenen Netz ergänzt werden. Nur wenn auch schwächere Radfahrende (Kinder, Ungeübte und Senior*innen) sicher und direkt ihre Ziele erreichen können, wird sich nennenswert Verkehr auf das Rad verlagern und sich letztlich auch ein positiver Effekt für den verbleibenden Kfz-Verkehr einstellen. Dies zeigen Erfahrungen aus zahlreichen anderen Städten.“

Unverständlich ist das zögerliche Vorgehen der Stadt auch vor dem Hintergrund der überregionalen Radverkehrsplanung, da die Nord-Süd-Achse Heidelberger-, Kasino-, und Frankfurter Landstraße als Teil des Radschnellweges bereits beschlossen und in Teilen auch umgesetzt ist.

Die Haltung der Stadt

Der Ankündigung des Radentscheids folgte eine Reaktion des Ordnungs- und Mobilitätsdezernenten, Herrn Wandrey. „Herr Wandrey sieht in der Aktion eine Provokation. Es ist jedoch richtig, dass ein Verkehrsversuch seit zwei Jahren durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossene Sache ist. Es ist für uns nicht nachvollziehbar, wie eine erneute Erinnerung an diesen Beschluss eine Provokation sein kann. Vielmehr möchte Herr Wandrey von seiner politischen Verantwortung für die unterbliebene Umsetzung der Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung ablenken“, unterstreicht Juri Pelzer vom Radentscheid.



Foto: David Grünewald

45 Minuten sicher Radfahren in der Kasinostraße.

Bei dem letzten Treffen der Spitzen von Stadt und Radentscheid am 17.06.2024 sagte Herr Wandrey eine zeitnahe Rückmeldung zum ausstehenden Verkehrsversuch zu. Auch auf unsere Erinnerung vom 09.07.2024 erfolgte keine inhaltliche Rückmeldung durch sein Büro. „Uns nach mehrfacher Nachfrage zum Thema jetzt darauf zu verweisen, man sei ‚offen für konstruktive Vorschläge‘, zeichnet ein falsches Bild der Sachlage, zumal sich Herr Wandrey auch in seiner Pressemitteilung wiederum nicht inhaltlich zum Sachverhalt einlässt“, erläutert Florian Albert vom Radentscheid. Das Angebot zu einem konstruktiven Dialog von Seiten des Radentscheids wurde im konkreten Fall von Dezernent Wandrey leider nicht angenommen. Der Radentscheid würde sich nach wie vor sehr über einen konstruktiven Dialog in der Sache freuen.

„Herr Wandrey sorgt sich weiterhin um den Feierabendverkehr. Für ihn scheinen nur Kraftfahrzeuge im Feierabendverkehr eine Rolle zu spielen, die Sicherheit des Radverkehrs soll dahinter zurückstehen. Eine angespannte Verkehrslage sehen wir insbesondere für den Radverkehr auf der Strecke, weil es aktuell keine ausreichend gesicherte Führung gibt“, stellt David Grünewald vom Radentscheid klar.

Wie sich am Ende der Demo zeigte, blieb das von Dezernent Wandrey befürchtete Verkehrschaos aus. Der Radverkehr konnte jedoch die Kasinostraße in dem Abschnitt sicher nutzen.

David Grünewald

Ein paar aufgesprühte Fahrradsymbole, einige Pylonen und natürlich eine angemeldete Demo, mehr brauchte es nicht für einen Pop-Up-Radweg in der Kasinostraße.



Foto: Godfryd Tomasz

Der Weltkindertag und Mobilität von Kindern

1954 gab es auf Empfehlung der UN-Vollversammlung den ersten weltweiten Kindertag. Und am 22. September 2024 gab es auf dem Darmstädter Friedensplatz und Marktplatz anlässlich des Weltkindertages ein großes Familienfest. Mit Kinderrechten in die Zukunft war das diesjährige Motto.

Auszüge aus der UN-Kinderrechtskonvention:

- Alle Kinder haben die gleichen Rechte. Kein Kind darf benachteiligt werden (Artikel 2)
- Recht auf ein gutes Leben. Alle Länder müssen sich kümmern, dass alle Kinder gut leben, aufwachsen sich entwickeln können (Artikel 6 & 27)
- Kinder haben das Recht gesund zu leben und vor jeder Form von Gewalt geschützt zu werden (Artikel 24 & 19)
- Jedes Kind hat das Recht, sich auszuruhen, zu spielen und freie Zeit zu haben (Artikel 31)

Foto: www.puky.de | pd-f, Pressedienst Fahrrad



Kinder auf Rollern.

Kinder gehören zu den schwächsten Verkehrsteilnehmenden und haben einen hohen Grad an Schutzbedürftigkeit. Sie nehmen auf unterschiedliche Weise am Verkehr teil: Zu Fuß, auf Bobbycar, Roller, Laufrad, Rad oder Inline-Skates, mitfahrend im Auto, Bus & Bahn oder im Lastenrad oder Fahrradanhänger.

Kindgerechter Verkehr – nicht verkehrsgerechte Kinder

In keiner Lebensphase verändert sich das Mobilitätsverhalten so rapide wie in der Kindheit. Kinder nutzen Verkehrsraum auch als Spiel-, Sport- und Kommunikationsraum.

Psychomotorisch sind Kinder im Vorschulalter in der Lage, sich zu Fuß im Straßenverkehr zu bewegen, können in der Regel nicht zwischen einem stehenden und fahrenden Auto unterscheiden. Ab etwa 10 Jahren haben Kinder die psychomotorischen Fähigkeiten für die sichere Beherrschung eines Fahrrades und sind einigermaßen in der Lage Geschwindigkeiten abzuschätzen. Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe. Alle sollen selbstbestimmt und klimaverträglich mobil sein können, unabhängig von ihren räumlichen, finanziellen, körperlichen und psychischen Voraussetzungen. Ziel muss ein kindgerechter Verkehr sein – nicht verkehrsgerechte Kinder.

2023 sind in Deutschland 27.235 Kinder unter 15 Jahren bei Straßenverkehrsunfällen zu Schaden gekommen. Das sind fast 5.000 mehr als im Pandemiejahr 2020 und 1.429 mehr als 2022. Im letzten Kettenblatt 1-2024 wurde im Artikel "Sicher zu Fuß

und auf dem Rad in Darmstadt unterwegs" ausführlich auf die Verkehrsunfallstatistik auch von Kindern eingegangen. Die aktuellen Zahlen zeigen leider eine besorgniserregende Tendenz, denn 2023 sind 50 Kinder (+16, eine Zunahme von 47%) und 27 Jugendliche (+8, eine Zunahme von 42%) im Darmstädter Verkehr zu Schaden gekommen. Laut dem statistischem Bericht - Verkehrsunfälle – 2023 wurden im letzten Jahr 3.069 Kinder in Deutschland im Straßenverkehr schwer verletzt. Die meisten, nämlich 1.201, als sie zu Fuß unterwegs waren, 841 im Pkw und 826 auf dem Fahrrad. Die Unfallzahlen zeigen deutlich, dass Kinder mit Beginn ihrer aktiven Teilnahme am Straßenverkehr, ob zu Fuß oder auf dem Fahrrad, äußerst gefährdet sind. Deshalb gilt für Erwachsene eine besondere Sorgfaltspflicht. **Eine Gefährdung von Kindern muss durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft ausgeschlossen werden** (vgl. StVO §3, 2a).



Foto: VCD e.V.

In welcher Straße wollen wir leben?

Grund genug, für den VCD Darmstadt auf dem Weltkindertag vertreten zu sein. Denn wir setzen uns für sichere und gerechte Mobilität für alle Menschen ein. Je älter Kinder werden, desto selbstständiger können sie unterwegs sein. Kinder, die selbstständig unterwegs sind, können sich besser orientieren und identifizieren sich stärker mit ihrem Wohnumfeld. Eigenständige Mobilität ist ein zentraler Baustein der kindlichen Entwicklung. Nach der Einschulung in die 1. Klasse liefen 1976 fast alle (92%) selbst zur Schule, 2018 wurden 43% mit dem Auto gebracht.

Am VCD Info-Stand gab es Straßenkreide, ein Menge Informationen und das Glücksrad. Dort galt, eine Menge kindgerechte Fragen zum Thema Verkehr und Mobilität zu beantworten und kleine Geschenke zu erhalten.

Wer einen Spielpass hatte, bekam einen Stempel. Spaß haben und was Gutes tun war auch hier das Motto. Wer an sechs Stationen war, konnte den Pass eintauschen. Und mit jedem abgegebenen Stempelheft erhöhte sich die Spendensumme der Wissenschaftsstadt Darmstadt für das Kinderprojekt. Der diesjährige Erlös ging an das FREUNDSCHAFTSMOBIL. Mit seinem aufsuchenden Angebot für alle Kinder in unmittelbarer Nähe der Darmstädter Wohnunterkünfte für geflüchtete Menschen leistet das FREUNDSCHAFTSMOBIL einen Beitrag zur Integration der Kinder in die Stadtteile, um offene Spielangebote für Kinder zu machen und die Begegnung aller Kinder miteinander in Darmstadt zu fördern.

So haben Kinder auf dem Weltkindertag spielend anderen Kindern geholfen.

Jörn Strüber

Gemeinsam für eine nachhaltige Mobilität!

Machen ist besser als Wollen!

Der VCD denkt Mobilität ganzheitlich: Fuß, Fahrrad, Bus oder Bahn – nur so schaffen wir eine Mobilitätswende für alle. Wir setzen uns für eine Fortbewegung ein, die nachhaltig, sicher, einfach und bezahlbar ist.



VCD
Darmstadt-Dieburg
www.vcd-darmstadt.org

Mobilität für Menschen

- Besser ausgebauter Fuß- und Radwege
- Kosten des Verkehrs gerecht verteilen
- Mobilität für alle statt nur Automobilität
- Sichere Straßen, mehr Platz für Menschen
- Gut getaktete Bus- und Bahnverbindungen
- Nachhaltige Mobilität in der Bildung verankern

Jetzt Mitglied werden!
kontakt@vcd-darmstadt.org



Unser Engagement zahlt sich aus

Seit Jahrzehnten hat sich der VCD als konstruktiver Partner in Politik, Verwaltung und Wirtschaft etabliert. Sichere und lebenswerte Straßen, Dörfer und Städte entstehen nicht von allein – sie brauchen den Druck aus der Zivilgesellschaft und engagierte Lobbyarbeit.

Unsere Erfolge:

- BahnCard: Seit 1992 gibt es sie, dank unserer Initiative von 1986.
- Vision Zero: Unser Masterplan von 2004 hat zur Reduzierung der Verkehrstoten beigetragen.
- Fahrrad!-Projekt: Über 100.000 Kinder und Jugendliche haben seit 2006 teilgenommen und zusammen mehr als 600.000 km geradelt.
- Nachhaltige Mobilitätsangebote: Wir fördern sozialverträgliche Mobilität in Wohngebieten.
- Straßen für Menschen: Wir setzen uns für Verkehrssicherheit und Flächengerechtigkeit ein.
- DIY-Verkehrswende: Unterstützung junger Menschen bei eigenen Mobilitätsprojekten.
- Heinerbike: Eines der bundesweit vielfältigsten Lastenradangebote.

Werde aktiv!

Im VCD gibt es zahlreiche Möglichkeiten sich zu engagieren – sei es beim Schreiben, der Betreuung von Infoständen oder bei Demonstrationen. Jede Stunde, die du investierst, zählt und macht einen Unterschied. Du kannst Deine Ideen und Fähigkeiten einbringen.

Dein Engagement für die Mobilitätswende bietet dir viele Vorteile. Du kannst aus deiner Komfortzone heraustreten und dich sowohl fachlich als auch persönlich weiterentwickeln. Zudem hast du die Chance, großartige Menschen kennenzulernen, die sich ebenfalls für eine gemeinsame Sache einsetzen.

Darüber hinaus kannst du bei vielfältigen Projekten wie Kidical Mass, Pop Up Bike Lanes, Heinerbike oder Parking Day direkt mitwirken und einen aktiven Beitrag leisten. Im Ehrenamt gemeinsam Positives zu bewirken, gibt viel mehr als nur ein gutes Gefühl. Mach mit und werde Teil einer Bewegung, die Veränderung bewirkt!

Mobilität für alle

Im Mittelpunkt steht dabei der Mensch mit seinen Bedürfnissen und Wünschen für ein mobiles Leben.

Über 55.000 Mitglieder bundesweit und rund 600 in Darmstadt-Dieburg unterstützen unsere Ziele. Wir finanzieren unsere Arbeit hauptsächlich durch Mitgliedsbeiträge und Spenden.

Ehrenamtliches Engagement bringt uns gemeinsam voran – wir freuen uns auf dich! Egal, ob du bereits in anderen Bereichen aktiv bist oder nur eine Stunde im Jahr beitragen kannst:

Jede Hilfe zählt!

Kontaktiere uns!

Das Vorstandsteam des VCD Darmstadt-Dieburg e.V. freut sich auf deine Nachricht: kontakt@vcd-darmstadt.org

Lass uns gemeinsam die Verkehrswende vorantreiben!

Jörn Strüber

Impressum

Herausgeber:
ADFC Darmstadt-Dieburg e.V.
Erscheinungsweise:
halbjährlich
Redaktion:
Helga Hofmann,
Dr. Anja Wagner,
Klaus Görden,
Georg Reichle,
Xavier Marc

Verantwortlich:
Annelie v. Arnim
Burkhard Walger
Satz und Layout:
Burkhard Walger
Titelbild:
Helga Hofmann
Auflage:
2500 Exemplare
Anzeigenschluss 1-2025:
29. April 2025

Redaktionsschluss 1-2025:

15. April 2025

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

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

Wenn's um Geld geht



Sparkasse
Darmstadt