

# kettenblatt

fahrradmagazin für südhessen

1/2026 | 13. Jahrgang | 15. Mai 2026



# Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

in Kürze vorweg: der Radverkehr braucht Platz – und der ADFC braucht einen neuen Vorstand.

Der Anteil des Radverkehrs am Modal-Split steigt. Immer mehr Menschen nutzen das Rad für ihre täglichen Wege zur Arbeit, zur Schule und im Alltag. Radeln tut sowieso gut, es nützt aber nebenbei allen, denn das Straßennetz wird durch weniger Staus entlastet.

Für die Entwicklung des Radverkehrs brauchen wir allerdings sichere und verlässliche Rahmenbedingungen. Radverkehr muss konsequent und gerecht gestaltet werden, damit sich alle sicher bewegen können: Kinder, Jugendliche, ältere Menschen und unsichere Radfahrende – und nicht nur die Mutigen und Geübten.

Wir fordern von der Politik einen Mobilitätsfrieden, der allen Verkehrsarten den ihnen zustehenden Platz im Straßenraum einräumt – sicher, fair und zukunftsfähig. Die vorliegende Ausgabe des Kettenblatts zeigt beispielhaft, wie groß die Lücke zwischen Anspruch und Wirklichkeit in unserer Region ist.

Ein erstes Beispiel sind in Darmstadt innerstädtische Hauptachsen wie die Kasinostraße (Seite 6 und Titelbild). Unsichere Situationen und fehlender Schutz gehören hier weiterhin zum Alltag. Ebenso im Schulverkehr: Berichte aus Darmstadt (Seite 5) und Seeheim-Jugenheim (Seite 9) belegen, wie gefährlich der Alltag für Kinder oft noch ist: zugeparkte Gehwege, chaotische Bring- und Holverkehre, fehlende sichere Rad- und Fußwege. Ein drittes Beispiel sind Schutzstreifen außerorts im Landkreis Darmstadt-Dieburg. Die Verkehrsversuche belegen das Bedürfnis, hier sichere Lösungen zu finden (Seite 8).

Um dem wachsenden Anteil des Radverkehrs gerecht zu werden, braucht es mehr als wohlklingende Leitbilder und unverbindliche Absichtserklärungen. Erst konkrete Ziele und ein klar definiertes Zielnetz ermöglichen einen sachlichen Dialog und einen tragfähigen Konsens zwischen den unterschiedlichen Interessensgruppen.

Vor jeder sichtbaren Veränderung im Straßenraum stehen meist jahrelange Planungsphasen. Beispiele dafür gibt es in Darmstadt viele: Kasinostraße, Holländische Kreuzung, Süd-Nord-Verbindung (sogenannter *Gerader Gustav*), Heidelberger Straße, die Verbindung von Radweg und Straßenbahn zum Ludwigshöhviertel oder die sogenannten Citytangente Ost und West. Manche Maßnahmen wurden umgesetzt, andere wie die Citytangente werden seit über 20 Jahren diskutiert. Beim Ludwigshöhviertel bestand unter den Interessenverbänden fast vollständige Einigkeit. Was all diese Prozesse eint: Ohne ein klares Zielnetz ist eine systematische Nachverfolgung des Umsetzungsstands nicht möglich. Erzielte Fortschritte bleiben

unsichtbar, die Prioritäten sind unklar und politische Entscheidungen sind kaum überprüfbar.

Vor diesem Hintergrund habe ich mich als Vertreterin des ADFC Darmstadt-Dieburg jüngst in der Steuerungsgruppe zum *Sustainable Urban Mobility Plan* (SUMP) der Stadt Darmstadt ausdrücklich für ein verbindliches Zielnetz und klare Qualitätsstandards für den Radverkehr eingesetzt.

Ehrenamtlich Engagierte haben den Ist-Zustand aller Haupt- und Nebenstraßen in Darmstadt systematisch erfasst. Damit liegt eine belastbare Datengrundlage vor. Mit einer einfachen Grün-, Gelb- und Rot-Darstellung ließen sich vereinbarte Qualitätsstandards in einem Zielnetz darstellen und Fortschritte transparent, nachvollziehbar und überprüfbar machen. Umso ernüchternder ist die absehbare Entwicklung: Im SUMP ist kein verbindlicher Arbeitsauftrag zur Ermittlung eines Zielnetzes vorgesehen (Seite 3 und 4). Entsprechend kann der Ausbau des Radnetzes nicht als zentraler Indikator für das Erreichen der Planziele herangezogen werden.

Seit vielen Jahren setzt sich der ADFC für den Radverkehr in unserer Region ein. Es gibt enorme Fortschritte – aber trotzdem bleibt noch sehr viel zu tun. Damit dieses Engagement fortgesetzt werden kann, braucht der ADFC dringend neue Menschen, die Verantwortung übernehmen.

Im März 2027 wird der Vorstand des ADFC Darmstadt-Dieburg neu gewählt und einige Vorstände, die schon länger dabei sind, werden nicht wieder kandidieren (Seite 18). Wer aktiv dazu beitragen kann, ist ausdrücklich eingeladen, sich einzubringen. Der ADFC ist dabei mehr als verkehrspolitische Arbeit. Gemeinschaft und Austausch, z. B. beim Sommerfest (Seite 19) gehören genauso dazu wie gemeinsame Aktivitäten, siehe etwa die ADFC-Radtouren (Seite 14 und 15).

Last but not least: Wir begrüßen herzlich Gangolf Schrimpf, der sich dafür entschieden hat, im Redaktionsteam des Kettenblatts mitzuwirken (Seite 18).

Annelie von Arnim



## Inhalt

Editorial.....	2
Im Gespräch mit Robert Karnes.....	3
Termine STADTRADELN 2026.....	4
Schulverkehr in Darmstadt.....	5
Kasinostraße in Darmstadt.....	6
Nahverkehrsplan für den Odenwaldkreis ist „radlos“.....	7
Schutzstreifen außerorts.....	8
Schulverkehr in Seeheim-Jugenheim.....	9
Dooring-Unfälle: Die verkannte Gefahr.....	10
ADFC-HessenForum 2025.....	11
Radreise: Wild Atlantic Way.....	12

Radtouren des ADFC Darmstadt-Dieburg.....	14
Radtouren des ADFC Odenwaldkreis.....	15
Immer hinterher.....	16
Kurz rezensiert.....	17
Mitgliederversammlung 2026.....	18
Zeit für frischen Wind.....	18
In eigener Sache.....	18
ADFC-Sommerfest am 14. Juni 2026.....	19
Termine 2026.....	19
Impressum.....	19

# Im Gespräch mit ...

... Prof. Robert Karnes, Leiter des Mobilitäts- und Tiefbauamts der Stadt Darmstadt

*„Es müssen Prioritäten gesetzt werden.“*

**Magazin Kettenblatt:** Wenn Sie in Bezug auf die Nahmobilität in Darmstadt an Ihre ersten Beobachtungen und Eindrücke zurückdenken, was fiel Ihnen besonders auf, als Sie die Leitung des Mobilitäts- und Tiefbauamts übernahmen?

**Prof. Robert Karnes:** Was mir zuerst aufgefallen ist, sind die rot gefärbten Fahrradspuren. Diese machen in der Stadt auf den Radverkehr wirklich aufmerksam.

Es ist eine große Interessenvertretung in Darmstadt vorhanden. Wir haben ein starkes Engagement der Verbände, das ist mir auch gleich aufgefallen. Das fand ich bemerkenswert und gut. Darmstadt ist da schon sehr engagiert und auch weit vorne.

**Nach gut einem Jahr im Amt, wo setzen Sie Ihre Schwerpunkte?**

Das Aufgabengebiet des gesamten Amtes muss sich einem erst einmal erschließen. Das ist immer noch ein Schwerpunkt. Wir benötigen aktuell viel Zeit für die Schaffung von Strukturen. Das Sachgebiet Nahmobilität ist in dieser Struktur eines von vieren in der Abteilung Mobilität und somit eines von derzeit dreizehn im ganzen Amt.

Bei allen Arbeiten an der Struktur gilt es aber immer zuerst, die Aufgaben der Daseinsvorsorge zu erfüllen. Und das müssen wir mit den Mitteln, die wir zur Verfügung haben. Die Entscheidung, was mit begrenzten Ressourcen gemacht wird, trifft die Politik. Die Verwaltung setzt die Entscheidung dann um.

Ich bin ein Projekt- und Strukturdenker. Ich versuche, unsere Aufgaben in Projektstrukturen abzubilden und dann effizient, vor allem auch effektiv, umzusetzen. Gerade wenn wir beschränkte Ressourcen haben, personell und monetär, müssen wir damit sorgsam umgehen, um daraus einen großen Nutzen zu ziehen.

**Wie würden Sie das denn angehen, einen möglichst großen Nutzen zu ziehen?**

Jetzt will ich aber auch noch mal durch Ihre Brille gucken – durch die Brille der Nahmobilität: Da haben wir Schwerpunkte auf nachhaltiger und zukunftsfähiger Mobilität in Darmstadt. Man muss das Fenster der Betrachtung aufreißen, statt irgendwie für nur zwei oder drei Jahre zu denken. Vielmehr müsste man sich mal überlegen: Wo sind wir denn in 20 Jahren? Oder was ist denn möglich in 30 Jahren? Wenn Sie immer nur die nächsten zwei oder drei Jahre im Blick haben, dann kommen Sie nie auf die Idee, wirklich auch mal was zu verändern.

Wer eine Suppe immer mit denselben Gewürzen würzt, darf sich nicht wundern, dass sie immer gleich schmeckt. Man muss auch mal wirklich andere Gedanken zulassen. Genau das habe ich im Fokus, zumindest würde ich das gerne wenigstens ermöglichen. Ich habe hier im Amt noch ca. zehn Jahre auf der Uhr. In dieser Zeit lassen sich in Darmstadt sicherlich noch keine prägenden Veränderungen umsetzen. Aber zumindest die Möglichkeiten über den Rand zu schauen und zu sagen: hey, lass uns doch mal drüber nachdenken, würde ich gerne schaffen. Die Box aufmachen, das ist mir wichtig. Hierzu gehört für mich jedenfalls die Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs.

**Wie kann das in Darmstadt gelingen?**

Ich komme noch mal auf die Strukturen. Das ist wirklich ein wichtiger Punkt. Klar, reproduzierbar und transparent müssen sie sein, damit die Personen, die ein Projekt umsetzen, das Rad



Foto: Markus Schmidt www.mas-foto.de

nicht jedes Mal neu erfinden müssen. Und es müssen Richtungen vorgegeben und darin Prioritäten gesetzt werden. Die Richtung gibt die Politik vor. Die Prioritäten werden von der Verwaltung mit der Politik abgestimmt und von der Verwaltung schließlich umgesetzt. Prioritäten können nicht unmittelbar und projektspezifisch vom Bürger gesetzt werden, denn hier wären Individualinteressen dominant. Man braucht aber Entscheider, die das gesamte Gefüge überblicken, um dann die verschiedenen Interessen im Sinne und zum Wohle der ganzen Stadt in Einklang zu bringen. Das Verständnis, sich als Teil der Gemeinschaft zu verstehen, vermisste ich manchmal ein bisschen beim vehementen Vertreten der Individualinteressen..

**Darmstadt ist bekanntlich eine Pendlerstadt: Wie gestaltet sich die Zusammenarbeit mit den Umlandkommunen in Sachen Verkehrsplanung?**

Fast 80.000 Menschen pendeln täglich nach Darmstadt. Das entspricht zahlenmäßig fast der Hälfte der Darmstädter Bevölkerung. Die Zusammenarbeit mit dem Umland ist gut. Wir haben einen Fokus auf dem ÖPNV und natürlich auch dessen Verknüpfung mit dem motorisierten Individualverkehr über Park und Ride. Hier stehen wir in enger Partnerschaft mit der DADINA.

**Wie soll zukünftig in der Kasinostraße der Radverkehr geführt werden?**

Es gibt den politischen Willen für eine durchgehende Radverkehrsführung, die Verwaltung ist mit der Planung von Radverkehrsanlagen in der Kasinostraße bereits beauftragt und auch beschäftigt. Ich kann Ihnen jetzt schon sagen, dass wir 60 Prozent der Strecke mit einer geschützten Radverkehrspur, „Protected Bike Lane“, realisieren wollen. Und ich finde, das ist wahnsinnig gut.

**Auf der Kreuzung Teichhausstraße/Landgraf-Georg-Straße soll seit einigen Jahren ein Verkehrsversuch durchgeführt werden. Könnten Sie uns sagen, womit wann und wie experimentiert werden soll?**

Ein Verkehrsversuch wird nicht durchgeführt, sondern das Konzept „Holländische Kreuzung“ wird umgesetzt. Wir sind in der Entwurfsplanung. Eine wissenschaftliche Begleitung hat die Planung unterstützt und wird auch hinterher eine Evaluation durchführen. Sie wird innerhalb eines Jahres nach Fertigstellung die erste Nachlese machen. Das ist der Plan. Voraussichtlich nächstes Jahr sollten wir dann auch mit der Umsetzung so weit sein.

**Verkehrschaos an Schulen: Welches Fazit ziehen Sie aus Ländern und Städten, die bereits so genannte Schulstraßen eingeführt haben?**

Nordrhein-Westfalen hat es ja per Erlass geregelt. Dann ist Baden-Württemberg nachgezogen, Hessen hat zwar noch keinen Erlass, den es aber auch nicht braucht, um eine Schulstraße einzurichten. Eine Schulstraße bietet eine Führung des Bring- und Holverkehrs. Und das kann man versuchen durch Push- und Pull-Maßnahmen zu beeinflussen. Eine Schulstraße funktioniert letztendlich aber nur, wenn alle Beteiligten mitmachen. Das sind zum einen die Schulen, zum anderen aber auch die Protagonisten des Bringens und Holens, nämlich die Eltern. Sie müssen ihre Kinder in die selbstständige Mobilität führen und zulassen, dass sie auch alleine zur Schule gehen oder den ÖPNV nutzen. Das verbessert ja auch für alle das Klima und die Luftqualität und generell das Wohlbefinden im direkten Umfeld der Schule. Das ist eine gemeinschaftliche Aufgabe.

**Darmstadt soll laut EU-Richtlinie einen sogenannten „Sustainable Urban Mobility Plan“ erarbeiten. Können Sie unseren Leserinnen und Lesern erläutern, worum es dabei geht, wie dieser Prozess gesteuert wird und wie verbindlich er ist?**

Es ist eine EU-Richtlinie, die uns anhält, eine gesamtheitliche Betrachtung und ein gesamtheitliches Konzept der Mobilität zu erstellen. Grundsätzlich finde ich das gut, weil es uns dazu bringt, alle Interessen unter einen Hut zu bringen. Es geht um einen strategischen Mobilitätsplan mit einem Zeithorizont von 10 bis 15 Jahren. In diesem Plan werden verschiedene Möglichkeiten und Ziele definiert.

Für diesen Prozess haben wir eine planerische und eine administrative Steuerung durch zwei Büros. Federführend ist hier in meinem Amt das Sachgebiet Konzeptionelle Planung. Finanziert wird der Prozess durch Bundesmittel.

Wichtig ist es dabei zu wissen, dass Vorschläge erarbeitet wer-

den, für die es aber naturgemäß keine Umsetzungspflicht geben kann. Was davon umgesetzt werden kann, ist dann Sache der Politik, die unter Berücksichtigung des Gesamtgefüges darüber entscheidet.

Es muss auch uns stets bewusst sein, dass man einen Euro nur einmal ausgeben kann. Und ich würde mich freuen, man würde seine Individualinteressen zwar in die Diskussion einbringen, dabei Demokratie aber auch verstehen: Jede und jeder von uns ist nur eine bzw. einer von 170.000 Darmstädtern..

**Wie soll die Nahmobilität in Darmstadt und der Region in zehn Jahren aussehen?**

Es gibt sicherlich einen ganzen Haufen Visionen. Sicherlich kann man einige davon auch finanzieren. Aktuell nehmen rund 75 Prozent der Menschen, die das Haus verlassen, kein Auto. Das finde ich auch gut. 32 Prozent gehen zu Fuß, 27 Prozent fahren Rad und 15 Prozent nutzen den ÖPNV. Und der motorisierte Individualverkehr ist auf 27 Prozent zurückgegangen. Das kommt dem Schutz der Umwelt und der Menschen in Darmstadt zugute.

Wenn wir heute eine Vision erst mal anstoßen, dann ist die Vision in fünf oder zehn Jahren umsetzungsreif und einige Jahre danach erst fertig. Das heißt, man könnte schon mal auf 20 Jahre gucken, wo man hin kann.

Meine persönliche Vision ist eine autoarme Stadt und ein kostenloser ÖPNV. Das sind persönliche Überlegungen, die in eine langfristige Diskussion gehören – die konkreten Entscheidungen trifft die Politik im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten. Ich fände es auch klasse, wenn man in die Richtung rutscht, auf elektrisch umsteigt und damit Lärm und Abgase reduziert. Das würde ich gerne fördern.

**Herr Karnes, vielen Dank für das Gespräch!**

*Das Gespräch führten Dr. Anja Wagner und Xavier Marc  
Ende März 2026.*

#### **Robert Karnes**

- Seit Februar 2025 Amtsleitung Mobilitäts- und Tiefbauamt der Wissenschaftsstadt Darmstadt
- Seit 2013 Professor für Baurecht und Bauwirtschaft an der Darmstadt University of Applied Sciences
- Zuvor Lehrbeauftragter im Fachbereich Bauingenieurwesen öffentliches und privates Baurecht, Baubetrieb
- Zuvor Technischer Angestellter, Geschäftsführer (selbstständig), Rechtsanwalt und Referent
- Diplom-Bauingenieur (Fachhochschule Darmstadt)
- Jurist (Goethe-Universität Frankfurt)



**STADTRADELN**  
Radeln für ein gutes Klima

EINE KAMPAGNE VON



**KLIMA  
BÜNDNIS**  
SERVICES

Termine der Aktion:

- Odenwaldkreis: vom 8. bis 28. Mai 2026
- Stadt Darmstadt: vom 8. bis 28. Juni 2026
- Landkreis Darmstadt-Dieburg: vom 22. August bis 11. September 2026

Weitere Infos: [www.stadtradeln.de](http://www.stadtradeln.de), [www.adfc-darmstadt.de](http://www.adfc-darmstadt.de), [odenwaldkreis.adfc.de](http://odenwaldkreis.adfc.de)

# Schulverkehr in Darmstadt

## Eltern-Taxis vor den Schulen und zugeparkte Schulwege bald Geschichte?

*In Deutschland wird jedes vierte Grundschulkind an mehr als der Hälfte aller Tage von den Eltern zur Schule gefahren. Das hat 2024 eine Umfrage der ADAC Stiftung<sup>1</sup> herausgefunden. 62 Prozent der befragten Eltern von Schulkindern kritisieren, dass dadurch ein gefährliches Verkehrschaos vor den Schulen entsteht. 55 Prozent wünschen sich sogar in den Spitzenzeiten autofreie Zonen im unmittelbaren Bereich der Schulen. Das fordern seit vielen Jahren auch viele Verbände, darunter der ADFC, der VCD und das Deutsche Kinderhilfswerk.*

Im europäischen Ausland ist es längst gängige Praxis: In den Spitzenzeiten des Schulverkehrs werden in vielen Städten Straßen vor Schulen für den Kfz-Verkehr gesperrt. Österreich hat 2022 dafür sogar einen StVO-Paragrafen eingeführt und den Begriff „Schulstraßen“ rechtlich verankert. Die Politik in Deutschland tut sich hingegen schwer damit. Bis heute gibt es in der deutschen StVO keinen Schulstraßen-Paragrafen. Lediglich zwei Bundesländer (Nordrhein-Westfalen im Jahr 2024 und Baden-Württemberg im Jahr 2025) sind aktiv geworden und haben per Erlass die Kommunen zur unkomplizierten Einrichtung von Schulstraßen ermächtigt.

Hessen lässt hier nach wie vor auf sich warten. Das hessische Straßengesetz sieht aber bereits vor, dass eine Straße aus „überwiegenden Gründen des Wohls der Allgemeinheit“ zu bestimmten Zeiten für den Kfz-Verkehr gesperrt werden darf. Ob die Verkehrssicherheit vor Schulen eine solche Begründung darstellt, will die Landesregierung bisher nicht sagen. Und ohne diese rechtliche Absicherung traut sich kaum eine Kommune so was zu tun. Lediglich Frankfurt hat es in Form eines Verkehrsversuchs getan.

### Darmstadt will es mit Schulstraßen versuchen

Dazu haben wir 2024 Darmstadts Verkehrsdezernenten Paul Wandrey gefragt (Siehe Kettenblatt, Ausgabe 2/2024). Er antwortete, dass er Schulstraßen zwar positiv finde, die rechtliche Situation in Hessen aber nicht optimistisch einschätze. Er fügte dennoch hinzu, dass er bestimmte Elemente von Schulstraßen im Bereich der Heinrich-Hoffmann-Schule am Jugendstilbad umsetzen wolle.

Im Herbst 2025, wenige Monate vor der Kommunalwahl, brachte die Darmstädter SPD einen Antrag mit der Überschrift „Mehr Verkehrssicherheit für Schulkinder“ in das Stadtparlament ein. Dieser Antrag schlug mehrere „mögliche Initiativen“ vor, darunter „die temporäre Sperrung von Straßen vor den Schulen zu Schulbeginn und zu Schulende“. Anschließend einigten sich vier Fraktionen (SPD, CDU, Grüne und Volt) darüber, dass ein Pilotversuch für eine Schulstraße nach NRW-Vorbild irgendwo in Darmstadt geplant und durchgeführt werden soll. Der Beschlussvorschlag wurde angenommen, dagegen stimmte nur die AfD-Fraktion.

Der ADFC begrüßt den Beschluss des Stadtparlaments, bedauert aber, dass es keine Fristen für die Umsetzung vorgibt.

### Zugeparkte Schulwege werden geduldet

Wie sieht es in Darmstadt etwas weiter entfernt von den Schulen auf den Schulwegen aus?

Die kurze Antwort lautet: Es sieht leider nicht gut aus, wie eine gemeinsame Initiative mehrerer Verbände<sup>2</sup> – darunter Darmstadt fährt Rad, der ADFC Darmstadt-Dieburg, FUSS e. V., der Radentscheid Darmstadt, die Interessengemeinschaft Heinrich-



Foto: Tim Schwendy

**Gefährlich, aber oft doch geduldet: zugeparkter Gehweg zwingt Schulkind auf die Fahrbahn.**

straße sowie der VCD Darmstadt-Dieburg – neulich bei einer groß angelegten Untersuchung von Fuß- und Radrouten im Stadtgebiet herausgefunden hat.

Rund 50 Freiwillige haben 200 km Straßen beidseitig erfasst, darunter das Schulradroutennetz und das Grundschul-Fußwegennetz.

Erste Ergebnisse dieser Untersuchung wurden im März 2026 veröffentlicht. Sie belegen ein bekanntes und massives Problem: das illegale, seit vielen Jahren geduldete Parken auf Gehwegen und in Kreuzungsbereichen, worüber sich viele Menschen seit geraumer Zeit in Darmstadt zu Recht ärgern. Davon schwer betroffen sind viele ausgewiesene Schulwege, die für Schülerinnen und Schüler deswegen gefährlich sind. All das ist ein unfassbarer Skandal.

Um dieses massive Problem juristisch und politisch einzuordnen, sei zum Schluss angemerkt: Das illegale Parken auf dem Gehweg verstößt gegen geltendes Recht, auch wenn es geduldet wird. Es gefährdet Menschen, die zu Fuß unterwegs sind, deren Grundrecht auf Sicherheit und Unversehrtheit dadurch tangiert bzw. verletzt wird. Dieses Grundrecht hat jede zuständige Ordnungsbehörde durchzusetzen, wofür die Politik für die notwendigen Mittel und Ressourcen zu sorgen hat.

Xavier Marc

1) <https://presse.adac.de/meldungen/adac-stiftung/adac-stiftung/aktuelle-umfrage-jedes-vierte-grundschulkind-wird-an-mehr-als-der-haelfte-aller-tage-von-den-eltern-zur-schule-gebracht.html>

2) <https://www.darmstadtfaehrtrrad.org/?p=6207>

# Kasinostraße in Darmstadt

## Wie lange noch?



Foto: Helga Hofmann

Zu wenig Platz für Fuß- und Radverkehr in der Kasinostraße, Radfahrende müssen deswegen auf die Fahrbahn. Nur wenige fühlen sich aber dort sicher.

*Seit mehr als einem Jahrzehnt ist klar, dass die Radverkehrsführung in der Kasinostraße unzureichend ist. Trotzdem wurde immer wieder vertröstet, geprüft, angekündigt – und wenig verändert. Dass heute überhaupt geplant wird, ist das Ergebnis des langen Atems der Fahrradaktiven in Darmstadt. Doch die eigentlichen Konflikte sind noch lange nicht gelöst.*

### Eine Straße, an der sich alles zeigt

Wer in Darmstadt über sichere Radverkehrsführung auf Hauptstraßen spricht, landet früher oder später bei der Kasinostraße. Kaum ein anderer Straßenraum steht so sehr für die Frage, ob die Stadt es mit der Verkehrswende ernst meint – oder ob am Ende doch wieder vor allem der fließende Autoverkehr geschützt wird.

Denn die Kasinostraße ist kein Spezialthema für ein paar besonders engagierte Radfahrende. Sie ist eine zentrale Nord-Süd-Achse, Teil wichtiger Alltagswege und für viele Menschen im Darmstädter Norden von großer Bedeutung für den Weg zur Arbeit, zur Schule, zum Einkauf, zum Sport oder in die Innenstadt. Wer hier sichere Radverkehrsführung schaffen will, muss an Kinder, ältere Menschen und Alltagsradfahrende denken – nicht nur an geübte Erwachsene.

### Das Problem ist seit Jahren bekannt

Das eigentlich Erstaunliche ist nicht, dass über die Kasinostraße gestritten wird. Erstaunlich ist, wie lange schon bekannt ist, dass dort etwas nicht stimmt – und wie wenig daraus über Jahre gefolgt ist.

Spätestens seit Ende der 2000er Jahre ist klar, dass die Radverkehrsführung in der Kasinostraße unzureichend ist.

Beschwerden über gefährliche Zufahrten, schlechte Oberflächen und Konflikte mit dem Kfz-Verkehr liegen seit mindestens 2008 vor. Die Stadt räumte Probleme wiederholt ein, konkrete Verbesserungen blieben jedoch aus.

Ab 2011 folgten immer wieder Zusagen, ein Gesamtkonzept für eine sichere und stetige Radverkehrsführung zu entwickeln. Auch die Aufhebung der Benutzungspflicht wurde mehrfach angekündigt. Tatsächlich passierte über Jahre weiterhin nichts. Gleichzeitig bestätigte die Verwaltung aber selbst, dass die bestehende Regelung rechtlich nicht haltbar sei.

Das Muster blieb über all die Jahre erstaunlich konstant: Die Mängel waren bekannt, gehandelt wurde trotzdem nicht.

### Der lange Atem von unten

Dass die Kasinostraße nicht längst in Vergessenheit geraten ist, liegt nicht an plötzlicher Einsicht im Rathaus, sondern am langen Atem der Fahrradaktiven in dieser Stadt. Über Jahre hinweg haben sich Einzelpersonen, Initiativen und später auch der Radentscheid immer wieder mit dieser Straße beschäftigt: mit Schreiben an die Verwaltung, Gesprächen mit Politik und Dezerat, Ortsterminen, Beiträgen in öffentlichen Debatten, Anträgen an die Verwaltung und Nachfragen in Ausschüssen.

### Rechtlicher Druck statt Umsetzung

Veränderung kam schließlich nicht aus der Planung, sondern erst durch rechtlichen Druck. Da eine Radwegbenutzungspflicht nur unter engen Voraussetzungen zulässig ist, gingen Betroffene dagegen vor. Mehrere Klagen führten dazu, dass die Stadt nun handeln musste.

### Aufhebung ohne sichere Alternative

Im Herbst 2025 wurde die Radwegbenutzungspflicht in weiten Teilen der Kasinostraße aufgehoben. Das klang zunächst nach Fortschritt. Tatsächlich wurden aber gleichzeitig fast alle bisherigen, wenn auch mangelhaften Flächen im Seitenraum für den Radverkehr gesperrt.

Der Radverkehr wurde damit weitgehend auf die vierspurige Fahrbahn der B3 verlagert – ohne dass zugleich eine durchgängige, hochwertige und geschützte Infrastruktur geschaffen wurde. An der Kreuzung Pallaswiesenstraße wird die Führung bis heute künstlich unterbrochen: Wer mit dem Rad unterwegs ist, muss vor dem Knoten aus dem Fahrbahnbereich ausfädeln und sich danach wieder in den fließenden Kfz-Verkehr einfädeln.

Für geübte Erwachsene ist das unerquicklich. Für Kinder, unsichere Radfahrende und weniger leistungsfähige Alltagsradler\*innen ist es eine klare Verschlechterung.

Für zu Fuß Gehende wiederum stellt die Aufhebung allerdings eine deutliche Verbesserung dar, da die schmalen Wege in der Vergangenheit häufig zu Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr geführt haben.

### Jetzt wird endlich geplant – aber wie?

Ende Januar 2026 beschloss der Magistrat, für die Kasinostraße nun doch eine Entwurfsplanung erarbeiten zu lassen. Das ist zunächst einmal eine gute Nachricht. Nach so vielen Jahren des Vertagens ist es besser, wenn geplant wird, als wenn weiter gar nichts passiert.

Aber auch dieser Schritt zeigt das Grundproblem der Darmstädter Verkehrspolitik: Der Zeitplan bleibt extrem vage. 2026

soll geplant werden, umgesetzt werden soll „in mehreren Bauabschnitten“ – ohne verbindliches Zieljahr. Für eine Straße, deren Defizite seit weit über einem Jahrzehnt bekannt sind, ist das bemerkenswert ambitionslos.

### Die Simulation als Symptom

Hinzu kommt, dass ausgerechnet die viel bemühte Verkehrssimulation, mit der die Stadt ihre Linie rechtfertigt, selbst zum Problem geworden ist. Denn auf Nachfrage wurde deutlich: Gesetzlich relevante Sicherheitsabstände zwischen Kfz und Radverkehr wurden in der Simulation nicht abgebildet.

Dort, wo Radfahrstreifen und Kfz-Spuren nebeneinander liegen, behandelt das Modell beide Verkehrsarten faktisch als konfliktfrei. In der Realität ist das Gegenteil der Fall. Bei den diskutierten Querschnitten ist ein regelkonformes Vorbeifahren an Radfahrenden nur möglich, wenn Kfz ausscheren oder eben nicht überholen. Genau diese Konflikte werden im Modell ausgeblendet – und trotzdem dient es als Grundlage für Aussagen über „Leistungsfähigkeit“ und „Mobilitätsfrieden“. Gerade im Hinblick auf die Verkehrssicherheit ist dies von besonderer Bedeutung. Insbesondere in den konfliktträchtigen Kreuzungsbereichen gelten erhöhte Anforderungen an Vorsicht und Abstand. Werden diese nicht berücksichtigt, verlieren auch die Simulationsergebnisse an Aussagekraft.

Die Kasinostraße zeigt damit sehr gut, woran viele Verkehrsdebatten in Deutschland kranken: Der reale Flächenkonflikt wird nicht offen benannt, sondern mit Simulationen, Formeln und politischen Schlagworten so lange umkurvt, bis das Ergebnis wieder irgendwie in den bestehenden Straßenraum passt – zu Lasten der Sicherheit des Radverkehrs.

### Fachliche Einordnung

Unabhängig von einzelnen Varianten ist die fachliche Richtung klar: Für vierspurige innerstädtische Hauptverkehrsstraßen gilt die Reduzierung von Fahrstreifen und die Anlage durchgehender, möglichst geschützter Radfahrstreifen als Stand der Technik.

Auch die städtische Radstrategie verfolgt dieses Ziel. Gerade entlang von Schulwegen ist eine sichere, baulich getrennte Führung entscheidend.

Vor diesem Hintergrund ist es widersprüchlich, wenn ausgerechnet an Kreuzungen auf Schutz verzichtet wird. Hier entstehen neue Unsicherheiten statt Lösungen.

### Ein Prüfstein für die Verkehrswende

Die Geschichte der Kasinostraße ist deshalb mehr als ein Streit über Markierungen, Spurbreiten und Signaltechnik. Sie zeigt exemplarisch, wie schwer sich eine Stadt damit tun kann, den Konflikt zwischen Auto- und Radverkehr ehrlich auszutragen. Und sie zeigt, warum beharrliches Engagement so wichtig ist.

Ohne den langen Druck von unten, ohne die vielen Nachfragen, Gespräche, Eingaben und öffentlichen Interventionen würde vermutlich noch immer vor allem geprüft und vertagt. Dass heute überhaupt ernsthaft über eine neue Radverkehrsführung gesprochen wird, ist ein Erfolg vieler Jahre beharrlicher Arbeit.

Aber ein Erfolg ist noch keine Lösung. Die Kasinostraße bleibt ein Prüfstein dafür, ob Darmstadt die eigenen Ansprüche an sichere Hauptachsen, kinderfreundliche Mobilität und eine echte Verkehrswende tatsächlich einlösen will – oder ob die Straße am Ende doch wieder vor allem für den Autoverkehr „leistungsfähig“ bleiben soll.

Florian Albert & Stephan Voeth (Radentscheid Darmstadt)

## Nahverkehrsplan für den Odenwaldkreis ist „radlos“

### Fahrrad als Zubringer in der Mobilitätskette Fehlanzeige!

**Der ADFC Kreisverband Odenwaldkreis kritisiert die Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2025–2029 für den Odenwaldkreis als unzureichend und nicht zukunftsfähig. Zwar formuliert der Plan den Anspruch einer nachhaltigen und intermodalen Mobilitätsentwicklung im ländlichen Raum, doch der Fahrradverkehr bleibt dabei faktisch außen vor.**

In der vorliegenden Fassung wird das Fahrrad weder als eigenständige Verkehrsform noch als systematischer Bestandteil der Mobilitätskette berücksichtigt. Haltestellen werden ausschließlich als fußläufige Zugangsorte definiert. Anforderungen an sichere Fahrradabstellanlagen, Bike-and-Ride-Angebote oder E-Bike-Infrastruktur fehlen vollständig. Damit bleibt ein wesentliches Potenzial zur besseren Erreichbarkeit des öffentlichen Nahverkehrs ungenutzt.

Gerade im ländlich geprägten Odenwaldkreis könnte das Fahrrad – insbesondere das Pedelec – eine zentrale Rolle als Zubringer zu Bahnhöfen und Haltestellen übernehmen und so zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs beitragen. Auch im Hinblick auf Klimaschutz, Flächeneffizienz und demografischen Wandel greift der Plan zu kurz.

Besonders deutlich wird das Defizit in den Kernstädten Erbach und Michelstadt. Hohe Verkehrsbelastungen auf den Bundesstraßen, Nutzungskonflikte im Straßenraum und viele kurze Wege zwischen Ortsteilen, Schulen und Bahnhöfen erfordern eine konsequente Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV. Ohne diese Integration bleibt der öffentliche Nahverkehr strukturell unattraktiv.

„Wer nachhaltige Mobilität ernst meint, darf das Fahrrad nicht aus der Daseinsvorsorge ausschließen“, erklärt der Vorstand des ADFC Odenwaldkreis und fordert daher eine grundlegende Überarbeitung des Nahverkehrsplans. Notwendig sind ein eigenes Handlungsfeld „Fahrradverkehr als Bestandteil der Mobilitätskette“, verbindliche Bike-and-Ride-Standards an Haltestellen und Bahnhöfen, erweiterte Erschließungsradien unter Einbeziehung des Radverkehrs sowie eine systematische Verzahnung mit kommunalen Radverkehrs- und Straßenraumkonzepten. Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans müsse diesem Anspruch gerecht werden – andernfalls bleibe dieser hinter seinen eigenen Zielen zurück.

Daniel Weber  
(ADFC Odenwaldkreis)



Foto: KI generiert (Chat GPT)

# Schutzstreifen außerorts

## Ein Modell für den ländlichen Raum?



Foto: Xavier Marc

**Wenn man zwischen Lengfeld und Zipfen sowie zwischen Ober- und Nieder-Beerbach unterwegs ist, stößt man seit kurzem auf eine Verkehrsführung, die es in Deutschland sonst kaum gibt: Schutzstreifen für den Radverkehr außerorts! Wir wollten wissen, was es damit auf sich hat.**

Wer schon einmal im Fahrradparadies Niederlande unterwegs war, kennt Schutzstreifen außerorts. Meist an kleineren Landstraßen ohne eigenständigen Radweg werden beide Fahrbahnränder rot eingefärbt und erinnern – in der Regel in Verbindung mit einem Tempolimit von maximal 60 km/h – die Autofahrenden daran, dass der Radverkehr hier besonderen Schutz genießt.

### Die Situation in Deutschland

Schutzstreifen erkennt man an der gestrichelten Linie in Kombination mit Fahrrad-Piktogrammen. Sie sind Teil der Fahrbahn und bislang – bis auf Baden-Württemberg – nur innerorts zulässig. Im Gegensatz zu Radfahrstreifen mit durchgezogener Linie oder eigenständigen Radwegen dürfen sie bei Bedarf, z. B. Gegenverkehr, vom motorisierten Verkehr befahren werden. Damit sind Schutzstreifen aus ADFC-Sicht – baulich betrachtet – zunächst einmal keine adäquate Infrastruktur. Radfahrende werden zu ihrer Linken oft ohne ausreichenden Abstand überholt (1,50 Meter innerorts, 2 Meter außerorts), während sie zu ihrer Rechten, wenn dort geparkt wird, dem Risiko von Dooring-Unfällen ausgesetzt sind (siehe Seite 10).

Wie aber verhält es sich außerorts? Würde das, was in den Niederlanden auf kleinen Landstraßen so weit verbreitet ist, auch hierzulande funktionieren? Zuletzt gab es zu dieser Frage von 2019 bis 2022 in Baden-Württemberg eine groß angelegte Untersuchung (<https://kurzlinks.de/af3e>) – mit überwiegend positiven Erkenntnissen. Diese setzte die grün-schwarze Landesregierung mit beeindruckender Konsequenz in geltendes Recht um (<https://kurzlinks.de/ouzb>) und ermöglicht es seitdem den zuständigen Straßenverkehrsbehörden, unter bestimmten Voraussetzungen Schutzstreifen außerorts auszuweisen. Als Hessen Mobil dem ADFC Hessen 2025 mitteilte, dass das Landesverkehrsministerium

entsprechende Verkehrsversuche in Hessen zugelassen hatte, stieß diese Ankündigung auf großes Interesse. Derzeit sind zwei Versuchsstrecken in Betrieb, beide im Landkreis Darmstadt-Dieburg, die wir selbst per Rad abgefahren sind.

### Otzberg, von Lengfeld nach Zipfen

Auf der rund ein Kilometer langen und 2,5 Prozent aufsteigenden Versuchsstrecke auf der B426 wurde im September 2025 bergauf ein einseitiger, rund 1,5 Meter breiter Schutzstreifen markiert. Alle 50 Meter wurden zudem in beiden Richtungen Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn angebracht. Im Kurvenbereich wurde ein Überholverbot von Fahrrädern ausgewiesen. Die Mittellinie wurde abmarkiert, das Tempo auf 70 km/h begrenzt und in beiden Richtungen mit Warnzeichen auf die geänderte Verkehrsführung hingewiesen. Eine Dauerzählstelle misst die Zahl der Radfahrenden in beiden Richtungen.

### Mühltal, von Nieder-Beerbach nach Ober-Beerbach

Quasi identische Merkmale weist die zweite Versuchsstrecke auf der L3098 auf, die im November 2025 eingerichtet wurde. Einzige Unterschiede sind die Länge (1,9 km) und die Neigung (3 Prozent bergauf). Beide Versuche sollen bis Ende 2026 durchgeführt und von der Hochschule Darmstadt evaluiert werden.

### Öffentlichkeitsarbeit Fehlanzeige

Im hessischen Koalitionsvertrag von 2024 zwischen CDU und SPD tauchen das Adjektiv „transparent“ bzw. das Substantiv „Transparenz“ insgesamt 19 Mal auf (<https://kurzlinks.de/meeu>). Tatsächlich verlaufen diese Verkehrsversuche, die vom Landesverkehrsministerium initiiert wurden, jedoch alles andere als transparent. Weder konnten wir im Rahmen unserer Recherchen entsprechende amtliche Pressemeldungen über Sinn und Zweck der Versuche finden, noch gibt es an den Versuchsstrecken Informationen über den richtigen Umgang mit der geänderten, bisher unbekanntem Verkehrsführung außerorts\*. Nicht verwunderlich ist es also, dass Autofahrende damit nicht viel anfangen können und folglich ziemlich verunsichert und irritiert sind.

Die oberste Verkehrsbehörde des Landes, nämlich der Landesverkehrsminister als Dienstherr, sollte hier aus unserer Sicht unverzüglich nachjustieren. Ein ähnlicher Verkehrsversuch in Heusenstamm (Kreis Offenbach) zeigt, wie es richtig geht: Dort wurde die Bevölkerung systematisch und auf verschiedenen Kanälen aufgeklärt. Am Straßenrand hängen außerdem Banner, die zeigen, wie das Miteinander auf der Straße funktionieren soll. Mit messbarem Erfolg.

### Fazit: Ihr seid gefragt!

Uns interessiert, wie man die Versuchsstrecken wahrnimmt, wenn man sie zu Fuß, mit dem Rad oder dem Auto, dem Motorrad, dem LKW oder dem Traktor zurücklegt. Schreibt uns eure Beobachtungen (per Mail an: [info@adfc-darmstadt.de](mailto:info@adfc-darmstadt.de)) und streut diesen Aufruf gerne weiter. Wir bleiben dran, rufen das Thema in einem Folgeartikel im Herbst 2026 wieder auf und freuen uns auf eure Rückmeldungen!

Helga Hofmann und Xavier Marc

\* Zwischenzeitlich hat Hessen Mobil diese Information veröffentlicht: <https://mobil.hessen.de/mobilitaet-und-zukunft/schutzstreifen-fuer-den-radverkehr>

# Schulverkehr in Seeheim-Jugenheim

## Der Verkehr rund um das Schuldorf Bergstraße bleibt ein ungelöstes Problem

*Mehrfach haben wir in der Vergangenheit über die angespannte Verkehrslage rund um das Schuldorf Bergstraße in Seeheim-Jugenheim berichtet. Neulich gab es einen Hauch von Hoffnung auf langfristige Lösungsansätze für diese seit über einem Jahrzehnt verfahren Situation.*

Vorweg ein paar Eckdaten zur Erinnerung: Das Schuldorf Bergstraße ist der größte Schulcampus des Landkreises Darmstadt-Dieburg und wird täglich von rund 2.500 Schülerinnen und Schülern besucht. Hinzu kommen noch zwei Kitas. Entsprechend hoch ist deswegen das Verkehrsaufkommen zu den Spitzenzeiten auf beiden Wegen, die zum Campus führen, nämlich zum einen an der Nordseite die Sandstraße im Ortsteil Seeheim, eine Anliegerstraße und Sackgasse, die als Fahrradstraße ausgewiesen ist, und zum anderen an der Westseite die Landesstraße L3103, die den Ortsteil Jugenheim und Pfungstadt über die A5-Anschlussstelle verbindet.

### Politischer Handlungsdruck entsteht

Viele Schülerinnen und Schüler erreichen mit dem Rad oder zu Fuß den Campus über die Sandstraße, wo sie entweder auf schmalen Gehwegen laufen müssen oder mit dem Rad auf der Fahrbahn auf ein reges Eltern-Taxi-Aufkommen treffen. Sie werden durch das ordnungswidrige Verhalten einiger Autofahrer\*innen besonders gefährdet, die zum Beispiel im Begegnungsverkehr auf Gehwege ausweichen oder Radfahrende bedrängen. Darauf haben die Lokale Agenda 21 Seeheim-Jugenheim, der Familienbeirat der Gemeinde Seeheim-Jugenheim, die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen in der Gemeindevertretung, der ADFC und die regionale Tagespresse regelmäßig aufmerksam gemacht.

Dadurch ist politischer Handlungsdruck entstanden, unter dem Bürgermeisterin und Gemeindevertretung im Haushaltsplan 2025 60.000 Euro angesetzt haben, um den Bereich um die Sandstraße durch einen Verkehrsplaner untersuchen zu lassen. Die Umsetzung dieses Beschlusses, den der ADFC prinzipiell begrüßt, lässt allerdings weiterhin auf sich warten.

### Dringender Handlungsbedarf an zwei Stellen

Nach Einschätzung des ADFC dürfte das Ergebnis dieser Verkehrsuntersuchung frühestens nächstes Jahr vorliegen. Rechnet man noch die üblichen Laufzeiten für Planung und Verwaltung sowie die mühevollen Verhandlungen über knappe Haushaltsmittel der Gemeinde hinzu, könnten anschließende Maßnahmen nicht vor 2030 umgesetzt werden.

So lange darf man jedoch an mindestens zwei Stellen wegen akuten Handlungsbedarfs nicht warten:

Einerseits sind in der Sandstraße die Fahrbahnmarkierungen, die auf die Fahrradstraße hindeuten sollen, nach zehn Jahren teilweise nicht mehr erkennbar. Für deren zügige Erneuerung ist die Gemeinde Seeheim-Jugenheim allein zuständig und verantwortlich.

Andererseits stauen sich frühmorgens viele Elternautos auf der Ausfahrt des Schuldorfparkplatzes an der Einmündung in die L3103, nachdem die Kinder auf diesem Parkplatz ausgestiegen sind. Der Rückstau entsteht deshalb, weil die Auffahrt auf die viel befahrene L3103 ohne Ampel schwierig ist. Der Rückstau blockiert zudem die Grundstücksausfahrt des dort befindlichen Rettungsstützpunktes der Johanniter, deren Rettungseinsätze



Foto: Xavier Marc

„Eltern-Taxis“ im Stau blockieren die Grundstücksausfahrt der Johanniter-Rettungswache in Seeheim-Jugenheim, was immer wieder Rettungseinsätze verzögert.

sich dadurch immer wieder um wertvolle Zeit verzögern. Darauf machte die Agenda-Gruppe mehrfach aufmerksam (Darmstädter Echo vom 29.08.2025).

### Schnelle Entlastung und Sicherheit durch eine Ampel?

Eine Lösungsmöglichkeit, die der ADFC auch ausdrücklich unterstützt, wäre eine Ampelanlage an dieser Kreuzung. Darüber müssten sich allerdings die Gemeinde (zuständig für den Parkplatz-Zubringer) und das Land (zuständig für die L3103) einigen. Diese Lösung hätte mindestens fünf Vorteile:

1. Sie lässt sich schnell und preiswert umsetzen.
2. Sie ist im Betrieb flexibel, weil zeitlich programmierbar (Ampel aus außerhalb der Spitzenzeiten).
3. Sie sorgt für besseres Fließen des Verkehrs an diesem Knotenpunkt durch optimierte Schaltzyklen.
4. Sie sorgt für deutlich mehr Sicherheit, insbesondere für den Radverkehr auf dem Zweirichtungsradweg entlang der Landesstraße.
5. Sie kann durch einen Notschalter ein zügiges und sicheres Ausrücken der Rettungsfahrzeuge der Johanniter ermöglichen. Und wenn der Kfz-Verkehr dort besser fließt als heute, könnte die Sandstraße für diesen dann weniger attraktiv umgestaltet werden.

### Auf die Beteiligung von Betroffenen kommt es an

Zum Schluss sei noch angemerkt, dass im Alltag lieb gewordene Gewohnheiten Verkehrsströme oft bestimmen. Daran kann die klügste Idee eines Verkehrsplaners auch scheitern. Dem lässt sich aber nur durch intensive Kommunikation und Beteiligung während des Planungsprozesses vorbeugen. Dafür gibt es erprobte Formate, die erfahrene Planungsbüros anbieten können. Die Gemeinde Seeheim-Jugenheim wäre gut beraten, wenn diese Anforderung an den Planer in der Ausschreibung für die Verkehrsuntersuchung zur Sandstraße enthalten wäre.

Xavier Marc

# Dooring-Unfälle: Die verkannte Gefahr

## Neue Regeln und Systeme für mehr Sicherheit

*Wer kennt es nicht, das mulmige Gefühl, mit dem Fahrrad an parkenden Autos vorbeifahren zu müssen? Was, wenn plötzlich eine Tür aufgeht und man nicht mehr rechtzeitig bremsen kann? Leider ist das nicht nur eine finstere Fantasie, sondern eine reale Gefahr. Dagegen soll es jedoch bald neue vorbeugende Maßnahmen geben.*

Jedes Jahr sterben in Deutschland über 400 Radfahrende im Straßenverkehr, über 90.000 werden teils schwer verletzt. Das Auto ist für die Zweiräder der gefährlichste Unfallgegner. Was genau jeweils den Zusammenstoß auslöst, variiert jedoch stark. Die Unfallforschung der Versicherer brachte dabei überraschenderweise zutage, dass fast 20 Prozent der Unfälle im Zusammenhang mit parkenden Autos geschehen.

Auch in Darmstadt ist dies ein signifikantes Sicherheitsrisiko. Besonders an der Rüdeshheimer Straße und in der Bismarckstraße wurden aufgrund häufiger Vorfälle Parkverbote verhängt oder Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit eingeleitet.

Die Gefahr wird von Radfahrenden oft massiv unterschätzt: Wer mit dem Rad mit moderatem Tempo (18 km/h) unterwegs ist, legt jede Sekunde 5 Meter zurück. Das entspricht der Länge eines Autos und der Reaktionszeit, bis entweder eine Vollbremsung oder das Ausweichen eingeleitet werden kann. Daher wird empfohlen, einen satten Meter Sicherheitsabstand zu geparkten Autos einzuhalten. Trotzdem bleibt immer ein Restrisiko.

Damit solche Situationen verhindert werden können, gibt es bisher Regelungen, die vorsehen, dass Radfahrende einen Sicherheitsabstand von 50 bis 80 Zentimeter zu parkenden Autos einhalten sollen.

### Der entscheidende Hebel sind nicht die Radwege

Der ADFC betont aber in einer Pressemitteilung, dass der entscheidende Hebel für die Sicherheit nicht die Radwege seien. Dr. Caroline Lodemann, ADFC-Bundesgeschäftsführerin: „Es ist höchste Zeit, dass die Bundesregierung die Sicherheit von Radfahrenden verbessern will. Denn tödliche Fahrradunfälle haben in den letzten zehn Jahren zugenommen – vor allem durch schlechte Aufteilung und Gestaltung von Straßen. Moderne Fahrzeugtechnik kann helfen, menschliches Fehlverhalten im Straßenverkehr

**Bisher gilt es vor allem Abstand zu halten von parkenden Autos. Türwarnsysteme sollen aber bald für mehr Sicherheit sorgen.**



Foto: ADFC

zu kompensieren. Beim Thema Dooring muss man aber genauer hinschauen: Wenn eine Person auf dem Rad durch eine unvorsichtig geöffnete Autotür stürzt, fehlt dort ein sicherer Radweg.“

Hier muss das Augenmerk sein: Gute Radwege und Schutzstreifen müssen mit ausreichend Sicherheitsabstand zu parkenden Autos angelegt werden. Schutzstreifen auf der Fahrbahn sind keine Radwege und haben leider oft keinen ausreichenden Sicherheitsabstand zur Parkreihe.

Die sogenannte „Dooring-Zone“ stelle sicher, dass man auf dem Rad gar nicht erst durch die gefährliche Türzone fahren muss. Zur Verhinderung von Dooring-Unfällen kann außerdem der „Dutch Reach“ helfen. Hierbei wird die in den Niederlanden gelebte Praxis angewandt, die Autotür mit der jeweils von der Tür abgewandten Hand zu öffnen. So dreht sich der Oberkörper automatisch nach hinten zum Schulterblick und gewährleistet so einen sichereren Überblick.

Fahrassistenzsysteme sind ein weiterer wichtiger Baustein. Türwarner und ein automatisches Notstoppsystem werden ergänzend zu besseren Radwegen weitere relevante Bausteine sein. Lodemann: „Wichtig ist, dass diese Systeme sowohl auf Fahrer- als auch auf Beifahrerseite eingesetzt werden. Denn Radwege verlaufen häufig rechts von Kfz-Parkplätzen. Oft fehlen Radwege aber auch - und der Radverkehr wird links an parkenden Autos vorbeigeführt. Die Bundesregierung sollte Türwarnsysteme vorschreiben und gleichzeitig den Ausbau sicherer Radwege deutlich beschleunigen.“

### Welche neuen Regeln wird es geben?

Grundregel für Autofahrende ist nach aktueller Straßenverkehrsordnung, § 14: „Wer ein- oder aussteigt, muss besondere Sorgfalt walten lassen; das gilt für Fahrer und Beifahrer gleichermaßen.“ Öffnet ein Insasse dann unachtsam die Tür und verursacht einen Unfall, haftet regelmäßig der Halter bzw. dessen Kfz-Haftpflicht für den materiellen Schaden. Schmerzensgeld kann zusätzlich über die Privathaftpflicht des Verursachers relevant sein.

Neu ist aber nun eine geplante Technikpflicht. Mit neuen Systemen sollen herannahende Radfahrende erkannt und Autofahrende akustisch oder optisch gewarnt werden. Im Notfall soll das Öffnen der Tür sogar kurzzeitig blockiert werden – und zwar sowohl auf der Fahrer- als auch auf der Beifahrerseite.

Die Regelung wird auf Ebene der UNECE (UN-Wirtschaftskommission für Europa) vorbereitet und betrifft zunächst neu entwickelte Fahrzeugtypen. Etwa zwei Jahre später würde sie für sämtliche neu zugelassenen Fahrzeuge gelten. Danach kann sie ins europäische Typgenehmigungsrecht übernommen werden und würde dann auch in Deutschland verbindlich. Ein konkretes Startdatum steht allerdings aktuell noch nicht fest.

Dr. Anja Wagner

Mehr im Internet unter:  
<https://www.adfc.de/artikel/radfahren-auf-fahrbahnen-konflikte-mit-autoverkehr>



# ADFC-HessenForum 2025

## Ein Rückblick

*Am Wochenende vom 21. bis 23. November 2025 fand in Kassel das ADFC-HessenForum statt, bei dem zahlreiche Aktive und Vorstandsmitglieder des ADFC zusammentrafen. Das Programm war umfangreich und vielfältig – von der Radverkehrspolitik über die Verbandsentwicklung bis hin zu digitalen Themen.*

### Auftakt mit Anke Hornbruch

Es ist Tradition: Am Freitagabend beginnt das HessenForum mit einem Radreisevortrag. Dieses Mal präsentierte Anke Hornbruch beeindruckende Bilder von ihrer Radtour „Von Hannover bis China – allein auf dem Fahrrad 18.222 Kilometer“. Sie startete Anfang 2023 zu ihrer elfmonatigen Radreise und erzählte von ihren schönen und spannenden Erlebnissen. Dabei stellte sie insbesondere die Offenheit, Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft der Menschen in den unterschiedlichsten Ländern heraus ([www.goingandflowing.de](http://www.goingandflowing.de)).

### Vielfältiges Programm am Samstag

Am Samstag erwartete die etwa 90 Teilnehmer:innen ein abwechslungsreiches Programm. Simone Fedderke, Stadträtin von Kassel für Klimaschutz, führte bei einem verkehrspolitischen Spaziergang durch die Kasseler Innenstadt. Sie informierte über die Herausforderungen und Lösungen, die dort gefunden worden waren. Dabei ging sie v. a. auf das Städtebauförderprogramm „Aktive Kernbereiche Friedrich-Ebert-Straße“ ein, das maßgeblich zur Verbesserung der Lebensqualität beigetragen hat. Erfolgreiche weitere Beispiele sind die Umgestaltungen in der Goethe- und Germaniastraße sowie des Bürgerparks am Motzberg, welche durch umfangreiche Beteiligung und das außergewöhnliche Engagement von Kasseler Bürger:innen unterstützt wurden.

Ein weiteres Highlight war der Vortrag von Hartmut Wicke, dem Leiter der Verkehrsbehörde in Baunatal, das wiederholt beim Fahrradklimatest gut abschnitt. Er berichtete über die Gründung einer Radprojektgruppe, die als Bindeglied zwischen Verwaltung und Radfahrern fungiert. Unter anderem organisiert sie verschiedene Projekte wie das „Fuldaradeln in den Sommerferien“ oder „Mit dem Rad zur Arbeit“. Zugleich ist das Team um Hartmut Wicke zuständig für die Mängel, die über den Mängelmelder eingehen. Baunatal zeigt uns eindrucksvoll, wie wichtig es ist, an zentralen Schlüsselstellen Menschen zu haben, die die Perspektive des Radverkehrs kennen und verstehen.

### Workshops und Erfahrungsaustausch

Die Workshops vor der Mittagspause deckten eine Vielzahl an Themen ab, darunter Fahrsicherheitstraining, die Organisation eines Fancy Women Rides, Alleinunfälle und die Gründung einer ADFC-Hochschulgruppe. Am Nachmittag folgte ein Barcamp, das den Teilnehmer\*innen die Möglichkeit bot, die Themen einzubringen,

die sie in ihrem ADFC-Engagement beschäftigen, und dazu mit anderen in den Austausch zu gehen. Ansgar Hegerfeld, Landesvorsitzender des ADFC Hessen, verdeutlichte zum Beispiel, wie man die Verkehrsführung der Navigationssysteme z. B. in Fahrradstraßen oder für den Radverkehr freigegebenen Einbahnstraßen beeinflussen kann. Insgesamt kamen beachtliche 22 Barcamp-Themen zustande, die in Kleingruppen bearbeitet wurden. Ein spannendes Format, das mir sehr gut gefallen hat.

### Sonntag: Petitionsrecht und weitere Themen

Am Sonntagmorgen hielt Oliver Ulloth, SPD-Landtagsabgeordneter und Vorsitzender des Petitionsausschusses im Hessischen Landtag, einen spannenden Vortrag über das Petitionsrecht. Er erklärte die vielen Möglichkeiten, die dieses Instrument bietet, und ging auf sämtliche Fragen aus dem Publikum ein. Weitere Workshops behandelten die Arbeit von Changing Cities sowie den Ausbau von Wirtschaftswegen für den Radverkehr und die Zuständigkeiten im Straßenverkehr.

### Fazit und Ausblick

Ein großes Lob gilt den Organisatoren des HessenForum 2025, die eine beeindruckende Themenvielfalt auf die Beine stellten. Das HessenForum war mein erstes ADFC-Netzwerktreffen. Ich war begeistert, mit welcher Motivation die ADFC-Community zusammenarbeitet, und beeindruckt vom freundschaftlichen Austausch. Die Möglichkeiten, die Schulstraßen bieten – Thomas Schwerdtner vom ADFC Fürth und Nürnberg referierte dazu –, haben mich besonders inspiriert. Beim Schulradeln 2026 werden wir im Odenwaldkreis Schulstraßen „deklarieren“.

Meine Empfehlung fürs HessenForum 2026, das von Freitag, 20. bis Sonntag, 22. November wieder in Bad Homburg stattfindet: den Termin im Kalender blocken und teilnehmen! Es macht Spaß und lohnt sich.

Dorothea Daum  
(ADFC Odenwaldkreis)



Foto: Paul Hillmer (ADFC Odenwaldkreis)

# Wild Atlantic Way

## Rund um Irland entlang des Euro Velo 1

*Im Sommer 2025 haben wir Irland mit dem Fahrrad erkundet. Insbesondere wollten wir die Westküste abfahren. Hierfür nahmen wir uns – mit An- und Abreise auf dem Land- und Seeweg – zwei Monate Zeit, in denen wir 2.317 km und 19.520 Höhenmeter radelten.*

Die Anfahrt erfolgte mit Zug und Übernachtung in Nancy; am nächsten Tag weiter über Paris an die französische Küste nach Bayeux in der Normandie. Von dort haben wir uns auf schönen autoarmen Wegen vier Tage an der Küste entlang nach Cherbourg eingefahren. Die Fähre brachte uns über Nacht direkt nach Dublin. Für die lebhafteste Stadt mit Kneipenmusikszene nahmen wir uns zwei Tage Zeit. Dann ging's mit dem Zug an die Südküste Irlands, wo wir von Carrigloe bei Cork mit dem Rad bei schönster Sonne starteten.

### Die Strecke



Radwegweiser im County Donegal auf Irisch.

Weitgehend, ab und zu aber auch davon abweichend, auf dem Euro Velo 1, entlang des Wild Atlantic Ways umrundeten wir die Republik Irland vom Süden her über die West- und Nordküste. Wenige Strecken zur Vermeidung großer Straßen legten wir mit dem Zug zurück. Das letzte Stück waren wir in Nordirland unterwegs. Von Belfast ging es dann mit dem Zug direkt zurück nach Dublin. Die Ostküste Irlands haben wir also nicht befahren, weil sie uns nicht so spannend erschien. Siehe Bild mit Karte.



Gräfiik: Andreas Seeborg

### Land und Menschen

Besonders nett fanden wir die **Menschen in Irland**. Anders als in manchen anderen Ländern, in denen wir in den letzten Jahren mit den Rädern unterwegs waren, konnten wir uns aufgrund der Sprache gut verständigen. Und wir haben nur gute Erfahrungen mit offenen und freundlichen Menschen gemacht.

Abends waren wir oft in Pubs und haben dort die lebendige Kneipenmusik genossen. Wie bei Jam-Sessions spielen dort Menschen zusammen, manchmal wohl immer dieselben, manchmal aber kommen auch Leute dazu, die ganz spontan in die Musik einsteigen.

Insgesamt empfanden wir die irische Westküste als eine der beeindruckendsten Küstenlandschaften, die wir je abgeradelt sind. Aber jede Reise schafft individuelle Eindrücke und viele Orte, die wir gesehen haben, blieben uns auch in toller Erinnerung. Wir haben hier einige Highlights rausgefischt:



Muckross Head auf dem Weg zum Sliabh Liag.

- Die erste Herausforderung war die **Halbinsel Kerry**, wo viel Verkehr auf der Küstenstraße angekündigt war, und wir deshalb Kerry und Dingle über die Berge mit drei „Pässen“ abkürzten. Obwohl die Berge mit knapp 300 m nicht so hoch über dem Meeresspiegel liegen, hat man den Eindruck, dass es hochalpin ist.
- Dann ging es durch den Kenmare Nationalpark über Tralee und über den Shannon nach Westen. Vor Doolin und den Cliffs of Moher sind die **Cliffs of Kilkee** ein guter Tipp, weil weniger rummelig.
- **Aran Islands – Inish Oirr**: zwei Tage Ruhepause auf einer traumhaft schönen Insel.
- Die Einsamkeit von **Connemara** konnten wir nur eingeschränkt genießen, weil wir hier einige Tage ziemlich schlechtes Wetter ertragen mussten – auch das gehört in Irland dazu, obwohl uns Einheimische sagten, dass ein solcher tagelanger Regen eher ungewöhnlich sei – meist hatte ein einsetzender Niederschlag auch immer wieder bald aufgehört.
- Ein absolutes Radler-Highlight ist der **Great Western Greenway**, ein Bahnradweg von Westport nach Achill Island. Die Stadt **Westport** und der Zeltplatz im Stadtpark hat uns auch sehr gefallen.
- **Sliabh Liag**: Auf die bis zu 600 m hohen Klippen in der Grafschaft Donegal wanderten wir hoch. Es ist eine beeindruckende Landschaft, wo man stundenlang nur in die Gegend schauen kann.
- **Portnoo Halbinsel**: Auch in Donegal gelegen, sehr einsam, wunderschöne Fahrrad-Rundfahrt um die Halbinsel.
- Eine der schönsten Strecken führte durch die Einsamkeit

Gefahrene Radstrecke (in Rot).



### Im Glenveagh Nationalpark.

über einen Pass zum **Glenveagh Nationalpark** (Bild oben). Der anschließende Abend war allerdings auch sehr eindrucksvoll, da es vor lauter Mückenschwärmen der kleinen Midgies draußen nicht auszuhalten war und wir in eine alte Hütte mit Türen und Fenstern flüchteten. Es wäre draußen so schön gewesen! Am nächsten Morgen sind wir rasend schnell aufs Rad und weg.

Dann ging es nach Nordirland, wobei die Grenze in der Landschaft nicht zu erkennen ist. Dennoch kann man die gar nicht so alten gewalttätigen Auseinandersetzungen erahnen, wenn in den einen Straßen die Union Jacks (die Fahne Großbritanniens) und in den anderen die der Republik Irland hängen.

- **Giant's Causeway** ist zwar touristisch ziemlich überlaufen, aber dennoch eine interessante geologische Formation. Auch dort haben wir eine Tageswanderung über die Klippen unternommen.
- An der Nordküste besuchten wir spontan **Rathlin Island** (der nördlichste Punkt Nordirlands, aber nicht der nördlichste Punkt der ganzen Insel) und verbrachten dort zwei wunder-volle erholsame Tage.
- Die Städte **Derry** und **Belfast** haben uns beide begeistert. Nicht nur wegen der sichtbaren Geschichte Nordirlands, sondern auch, weil hier noch was im Entstehen ist und die Städte nicht so geleckert sind. In Belfast tauchten wir in hoch-professionelle irische Musik ein – auf dem mehrtätigen Belfast TradFest.

Auf dem Rückweg zurück in Frankreich entschieden wir uns in Cherbourg spontan, in den nächsten Zug nach Dieppe zu steigen. Von dort fuhren wir zum Ausklingen auf schönen französischen

Radwegen an der Nordküste durch die Regionen Normandie und Hauts de France (Départements Seine Maritime, Somme, Pas-de-Calais) und an der Côte d'Opale (Opalküste) mit Kiesstränden und Kreideküsten mit sanften weiß-blau-beigen Farben bis nach Brügge/Belgien.

Was uns in Frankreich besonders auffällt: Wir sehen hier am Tag gefühlt so viele Radfahrer\*innen wie in sieben Wochen in Irland nicht: Rennradler\*innen, Ausflügler\*innen, Reiseradler\*innen und viele E-Bikes. In Irland sind wir nur wenigen Reiseradler\*innen begegnet, meist Deutsche oder Franzosen.

*Text und Bilder: Andreas Seeberg & Fortuna Marx*



In Irland gibt es mehr Schafe als Menschen – hier auf dem Causeway Coastal Way.

#### Praktisches

**Anfahrt:** über die Nahestrecke, Nancy, Umstieg in Paris (Radfahrspuren überall) und direkt in die Normandie (bis Cherbourg möglich), Fahrradplätze vorbuchen! Fähre von Cherbourg nach Dublin über Nacht.

**Radmitnahme im Zug in Irland:** gut machbar; bei Fernzügen ist eine Vorbuchung digital zu empfehlen.

**Wegeführung:** In Irland legten wir 1821 km mit 16.730 Höhenmetern zurück, zumeist auf kleinen, meist sehr verkehrsarmen Straßen (single track roads), wenige reine Radwege. Nahezu alles asphaltiert. Auf größeren unvermeidbaren Straßen ist aber ordentlich Verkehr, die sollte man so weit wie möglich meiden, was leider nicht vollständig geht. Und: An der Westküste Irlands geht es viel bergauf und bergab! Die Fahrradausschilderung gibt es nicht in allen Counties.

In Frankreich und Belgien gibt es wundervolle Radrouten, zum großen Teil auf eigenen Radwegen!

Für die Planung zur Übersicht hatten wir eine Irlandkarte 1:300 000. Die konkrete Streckenführung planten wir mit komoot.

**Übernachtung:** sehr schön gelegene Zeltplätze, auch mal B&B oder kleine Hotels.

**Preise:** Irland ist kein sehr günstiges Pflaster, die Preise haben ein Niveau, das über dem deutschen liegt.

# Radtouren des ADFC Darmstadt-Dieburg

Mehr als 80 Touren im Programm 2026



Foto: Helga Hofmann

**Warnung! Radfahren mit dem ADFC kann glücklich machen!**

***Geführte Radtouren bringen nicht nur Menschen aufs Rad, sondern machen den ADFC auch praktisch erfahrbar. Deshalb gehören sie zum Kernangebot fast jeder ADFC-Gliederung – auch bei uns in Darmstadt-Dieburg.***

Radfahren ist vielfältig – die einen ziehen eine gemütliche Tour über wenige Stunden vor, die anderen suchen die sportliche Herausforderung. Dem trägt unser Programm mit ca. 80 Touren von Mai bis Dezember Rechnung. Das Portfolio reicht dabei von der leichten Feierabendrunde in Darmstadt oder Dieburg über halbtägige Touren bis zum sportlichen Trip auf die Höhen des Odenwalds. Hier dürfte für fast jede\*n etwas dabei sein.

## Neu im Programm 2026

Neben zahlreichen bewährten Klassikern, die jedes Jahr ihre Mitfahrer\*innen finden, gibt es 2026 auch einige Touren, die erstmalig durchgeführt oder neu aufgelegt werden, zum Beispiel:

- Schleichwegtour in den Darmstädter Norden und zurück (30. Mai)
- Von Darmstadt zum Schau- und Sichtungsgarten Hermannshof in Weinheim (31. Mai)
- Von Pfungstadt nach Rüsselsheim mit Verna Park, Festung, Opel-Villen, Stadt- und Industriemuseum (7. Juni)
- Von Pfungstadt über Lorsch zum Geldmuseum Heppenheim (16. August)
- Mit der Bahn nach Bickenbach und von dort zum Bechtheimer Weinpilgern (12. September)
- Schleichwege-Tour: In den Darmstädter Süden und zurück (26. September)

## Unsere Angebote für den Nachwuchs

Wie in den Vorjahren laden wir auch 2026 Kinder mitsamt Eltern, Geschwistern, Großeltern usw. zum Mitradeln ein. Erst auf

dem Fabiennesteig zu toben und dann Erdbeeren zu pflücken oder Spiel und Spaß beim Naturerlebnistag im Bessunger Forst sind zwei Touren, die nicht nur den Kindern, sondern auch den Erwachsenen gefallen. 2026 wird auch wieder eine Tour auf dem Radschnellweg angeboten. Am 19. September wollen wir die Räder sausen lassen, soweit Kinder und Eltern Lust und Energie haben, mindestens aber bis Langen.

Ganz neue Wege schlagen wir mit unserem BMX-Angebot ein. Sebastian Junge, einer unserer neuen TourGuides und selbst BMX-Fan, hat zwei besondere Touren auf die Beine gestellt. Am 7. Juni geht es zum BMX-Racing – mit Profi-Equipment und Anleitung, am 20. September folgt eine weitere BMX-Entdeckertour für Kids von 6 bis 12 Jahren.

## Wer sind eigentlich unsere TourGuides?

Wer beim ADFC geführte Radtouren leitet, bringt in der Regel langjährige Erfahrung mit. Wer neu einsteigt, wird beim Landesverband (ADFC Hessen) ausgebildet. Aber egal, ob „alter Hase“ oder Neueinsteiger\*in, wer beim ADFC eine Tour führt, muss einen aktuellen Erste-Hilfe-Nachweis vorlegen. So können sich Mitfahrende mit einem guten Gefühl dem ADFC anvertrauen.

Derzeit sind in Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg 25 Freiwillige aktiv und bieten Radtouren an. Sieht man auf die Altersstruktur, so erwarten wir, dass in den nächsten Jahren einige aufhören werden. Das heißt: Wir suchen Nachwuchs und appellieren an unsere Mitglieder: Wenn ihr euch vorstellen könnt, Touren zu leiten, gebt euch einen Ruck und kommt auf uns zu ([info@adfc-darmstadt.de](mailto:info@adfc-darmstadt.de)). Neue Ideen für Touren oder das Revival früherer Touren sind immer willkommen. So erfüllt es uns z. B. mit Wehmut, dass es 2026 keine offizielle Jeckentour – nachts von Darmstadt zum Frühstück nach Köln – geben wird. Wir haben schlicht und einfach keinen TourGuide gefunden. Dabei ist die Leitung von Radtouren ein ausgesprochen positives Ehrenamt, bei dem man sich den Aufwand bzw. die Anzahl der Touren, die man jährlich anbietet, selbst gut einteilen kann.

## Und wer fährt bei uns mit?

Mit unseren Touren schenken wir Menschen gemeinsame Erlebnisse auf dem Fahrrad. Wenn wir Tourenteilnehmer\*innen fragen, so führen viele genau diesen Aspekt an. Das Radfahren in der Gruppe schafft Verbindung, neue Bekanntschaften entstehen, man lernt Menschen außerhalb des eigenen Umfelds kennen und – das Wichtigste – man teilt die Freude am Radfahren. Zudem hören wir immer wieder, dass Teilnehmer\*innen die Sicherheit und die Organisation schätzen: Sie müssen sich weder um die Routenplanung noch um die Orientierung kümmern und können sich ganz aufs Fahren und Erleben konzentrieren. Besonders auf unbekanntem Wege bieten erfahrene TourGuides Ortskenntnis, Insider-Tipps und Einblicke, die man allein oft verpassen würde. Für manche ist es auch motivierend, in einer Gruppe zu fahren, weil sie sich so zu mehr Bewegung und Durchhaltevermögen anspornen. Andere führen als Grund an, warum sie mitradeln, dass sie sich sicherer fühlen. Im Notfall können sie auf die Unterstützung des TourGuides oder einer Gruppe zählen. Gründe, bei einer ADFC-Tour mitzufahren, gibt es viele. Doch das wichtigste Argument ist, dass man die Freude am Radfahren teilen kann. Wer mitfahren möchte, findet alle Touren auf [www.adfc-darmstadt.de/tour](http://www.adfc-darmstadt.de/tour).

Helga Hofmann

# Radtouren des ADFC Odenwaldkreis

## Ausgebildete ADFC TourGuides im Einsatz

Robert Pfenning, Dorothea Schmidt und Gitti Zeller-Jäpel heißen die TourGuides des ADFC Odenwaldkreis. Im Oktober 2025 haben sie sich bei einer dreitägigen Fortbildung des ADFC Hessen in Wiesbaden für die Durchführung von Radtouren qualifiziert.

Die Ausbildung war umfangreich: Jeder musste eine Tour durch Wiesbadens Innenstadt leiten. Die Streckenführung wurde vom Dozenten vorgegeben. Spontaneität war beim Praxistest gefragt. Die Strecke führte in eine Vollsperrung, da die Polizei einen Demonstrationszug begleitete – eine unübersichtliche Verkehrssituation mit irritierten Autofahrern. Die Guides planten kurzfristig um und brachten die Gruppe sicher zurück zur Jugendherberge.

### Erste Touren bereits im Frühjahr

Die erste Radtour starteten Robert und Dorothea Anfang März unter dem Motto „Keiner wird zurückgelassen“. Mit einer Länge von 14 Kilometern und 220 Höhenmetern konnten auch Ungeübte teilnehmen.

Von der Relaxbank zwischen Hummetroth und Hassenroth führte die Route zunächst auf der Hohen Straße Richtung Gummersberg weiter über Wallbach nach Brensbach. Beim Bäcker Friedrich wurde pausiert und über die Rudolf-Jakob-Hütte ging's zurück zum Ausgangspunkt. Die Tour war schnell ausgebucht, sodass Robert tags drauf die gleiche Tour nochmals anbot.

Auch die dritte Radtour von Höchst zum Kirschgarten Anfang April stieß mit 18 Personen auf sehr gute Resonanz.

### Weitere Touren folgen bis in den Herbst

Zum Abschluss der Aktion „Schul- und Stadtradeln“ im Odenwaldkreis findet am 28. Mai eine Radtour zum Nabu-Erlebnispunkt in Rosenbach statt.

Der NABU Steinbuch feiert am 15. August sein 50-jähriges Jubiläum. Aus diesem Anlass lädt der ADFC Odenwaldkreis zur Sommertour nach Steinbuch ein.

Vom 5. bis 10. Oktober bietet Robert jeden Tag eine „Goldene Oktober“-Tour an.

Die Touren des ADFC Odenwaldkreis sind auf der eigenen Website <https://odenwaldkreis.adfc.de/fahr-rad> oder auf dem deutschlandweiten Radtouren- und Veranstaltungsportal <https://tourentermine.adfc.de/suche> zu finden. Auskunft erteilt Robert unter [robert.pfenning@adfc-odenwaldkreis.de](mailto:robert.pfenning@adfc-odenwaldkreis.de) oder unter +49 151 5914 1116.

Bonusprogramme von verschiedenen Krankenkassen, wie z. B. der AOK Hessen, akzeptieren die Teilnahme an bis zu fünf Touren im Jahr zur Gesundheitsförderung und honorieren das bei Einreichung.

*Dorothea Daum und Robert Pfenning (ADFC Odenwaldkreis)*

# 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](mailto:info@orion-bausysteme.de)

[www.orion-bausysteme.de](http://www.orion-bausysteme.de)



# Immer hinterher ...

## Lastentransport mit dem Anhänger



Foto: Burkhard Walger

**Lastenräder boomen immer noch, gerade in Darmstadt. Die Nähe zum Produktionsstandort eines großen Lastenradherstellers und einiger kleiner führte dazu, dass in Journalistenkreisen Darmstadt auch als „Cargo City“ titulierte wurde. Es geht aber auch günstiger und Platz sparender.**

### Fahrradanhänger früher ...

Fahrradanhänger waren in der Nachkriegszeit noch häufiger zu sehen. Eigentlich waren das Mopedanhänger oder einachsige Handkarren, gebaut aus Stahl und Holzplanken, sauschwer, aber sehr robust. Der große Nachteil von ihnen war nicht nur das Gewicht, sondern auch die Position der Anhängerkupplung. Diese bestand aus einer Kugel an einem kleinen Ausleger, der unter der Klemmschraube der Sattelstütze befestigt wurde und eine Pfanne an der Deichsel, die sogenannte Hochdeichsel. Dadurch war der Hebel vom Aufstandspunkt zum Schwerpunkt des Rades mit Fahrer\*in sehr groß. Bei stärkerem Bremsen hat der Anhänger schon mal das Hinterrad hochgedrückt und den ganzen Zug instabil werden lassen.

Die Erfindung der Tiefdeichsel führte zum Durchbruch des Fahrradanhängers im Markt. Die Deichsel wird seitlich in der Nähe der Hinterachse auf der Höhe der Achse mit dem Fahrrad gekoppelt. Damit reduziert sich die Aufstellneigung beim Bremsen erheblich. Sie schränkt natürlich den Knickwinkel nach rechts auf etwas weniger als 45° ein. Das erschwerte das Rangieren etwas, die Vorteile überwiegen aber bei Weitem.

### ... und heute

Zudem kann ein solcher Anhänger platzsparend abgestellt werden, wenn man die Räder abnimmt. Das ist mit modernen Schnellspanneinrichtungen kein Problem mehr. Die Firma

„Moderner“ Anhänger, „homebrew“ mehr als 25 Jahre alt (oben) und „commercial“ gut 10 Jahre alt und immer noch erhältlich (unten). Der neue Anhänger hat Steckachsen und lässt sich schnell zusammenlegen (hinterher.com).

hinterher.com (siehe Bild) hat das auf die Spitze getrieben, indem die Räder per Steckachsen angebracht werden. Das geht nochmal schneller als mit Schnellspannern. Nach der Demontage der Räder bleibt meistens ein eher flaches Gestell übrig, das sich gut hochkant an die Wand stellen lässt.

Nach einiger Zeit hat sich für die Kupplung zum Rad eine Art Standard entwickelt, zumindest in Deutschland: die Weber-Kupplung. Sie lässt sich mit einem verriegelten Bajonettverschluss schnell öffnen und schließen. Zudem kann man das unbefugte Öffnen mit einem kleinen Schloss verhindern und so den Klau erschweren.

### Safety first

Wie bei allen Transporten per Fahrzeug gibt es natürlich ein paar Anforderungen bezüglich der Sicherheit. Dass das Zugfahrzeug über gute Bremsen verfügen muss, sollte selbstverständlich sein – am besten Scheibenbremsen (siehe vorige Ausgabe). Aber auch die Beleuchtung und der rückwärtige Reflektor könnte durch die Ladung verdeckt werden. Das kann mit einem Batterücklicht und extra am Anhänger angebrachten Reflektoren behoben werden. Die Maßnahme ist aber auch sonst zu empfehlen.

Der Transport von Menschen oder auf der Ladefläche ist nur mit Sitz und Gurt erlaubt. Das gilt nach den allgemeinen Vorschriften, die auch für Kfz gelten. Bei Kinderanhängern hat der Hersteller schon dafür gesorgt. Für Tiere sollte man eine Transportbox festgürten.

Handelt es sich um „tote“ Ladung muss trotzdem eine entsprechende Ladungssicherung angewendet werden. Mit Spanngummi und -gurten lässt sich aber auch das einfach durchführen. Da die Anhänger in der Regel nicht besonders gut gefedert sind, muss man das Raushüpfen der Ladung bedenken.

### Wie fährt sich das?

Trotz moderner Bremsen, Tiefdeichsel und Elektroantrieb: ein Gespann mit Anhänger ist schon unhandlicher als ein Solofahrrad. Kurven sollten nicht zu eng und zu schnell genommen werden, damit der Anhänger nicht driftet oder gar kippt. Auch der Bremsweg wird sich verlängern. Vorausschauendes Fahren ist deshalb angebracht. Zudem gibt es noch zwei weitere Räder, bei denen der Luftdruck kontrolliert werden muss. Mit zu wenig Druck in den Anhängerrädern wird es anstrengend.

### Fazit:

Wer wenig Platz hat und das Fahren mit einem Lastenrad scheut, kann mit einem Anhänger trotzdem in der „Cargo City“ bestehen. Vielleicht ist das nicht so cool, aber sehr praktisch und billiger, wenn man schon ein geeignetes Rad hat.

Burkhard Walger

# Kurz rezensiert:

## Mann am Steuer, ein Sachbuch von Boris von Heesen

*„Das Auto ist des Deutschen liebstes Kind“ oder „Freie Fahrt für freie Bürger“: Diese beschönigenden Sprüche kennt jede und jeder. Dass Jahr für Jahr rund 3.000 Menschen auf deutschen Straßen sterben und mehr als 50.000 schwer verletzt werden, wird hingegen lautlos hingenommen, obwohl die deutlich kleineren Zahlen der Opfer der Gewaltkriminalität für sehr emotionale Gesellschaftsdebatten sorgen.*

Boris von Heesen, vom Beruf Wirtschaftswissenschaftler, versucht in seinem Buch „Mann am Steuer“ dieses kollektive Verdrängen aufzubrechen. In seiner gründlichen Untersuchung der deutschen Autowelt durchleuchtet er eine mächtige Männerdomäne mit höchstbedenklichen Auswüchsen.

Der Autor richtet seinen Blick zuerst auf die deutschen Autokonzerne und deren Verbindungen zu Politik und Behörden und deckt Konzern- und Lobbystrukturen akribisch auf, die von Männern, vor allem in Vorstandspositionen, dominiert sind. Aus vielen gut recherchierten Quellen dokumentiert er, wie die deutsche Auto-Branche gegen besseres Wissen und auf Kosten der Allgemeinheit am Auslaufmodell namens „Verbrenner-Motor“ hängt, die überfällige Verkehrswende blockiert und sich selbst – ob bewusst oder unbewusst sei dahingestellt – nachhaltige Zukunftsperspektiven verbaut.

### Der Verbrenner, ein (männliches) Relikt

In der Tat leidet die deutsche Automobilindustrie derzeit massiv unter einer globalen Konkurrenz, die seit geraumer Zeit bei neuen elektrischen Antrieben einen gewaltigen Vorsprung vor den deutschen Herstellern aufgebaut hat. Dadurch wird hierzulande die Zukunft zehntausender bestehender Arbeitsplätze akut bedroht. Was tun die mächtigen (und mitbestimmenden) Betriebsräte der hiesigen Autobranche dagegen? Auf diese Frage antwortet Boris von Heesen nicht.

Dafür geht er auf das alltägliche Geschehen im Straßenverkehr ein und stellt fest, dass es durch markante Differenzen zwischen den Geschlechtern geprägt ist. Dabei stützt er sich auf das statistische, öffentlich zugängliche Zahlenmaterial des Kraftfahrbundesamts (KBA) und des Statistischen Bundesamts. Während beim Führerscheinbesitz keine auffälligen Verzerrungen zwischen Männern und Frauen feststellbar sind, sind solche u. a. bei den Kfz-Zulassungen und den Führerscheinpunkten hingegen deutlich zu erkennen: Je mehr PS und Hubraum Autos haben, umso mehr stehen sie im Männerbesitz, lautet von Heesens erste Lehre aus diesen amtlichen Zahlen. Seine zweite Lehre folgt sogleich: Die allermeisten Punkte in Flensburg werden von Männern angehäuft. Am höchsten ist der Männeranteil mit ca. 90 Prozent bei Alkohol und Drogen am Steuer sowie höheren Geschwindigkeitsüberschreitungen. Die Unfallstatistiken bestätigen den Befund: 70 Prozent der Verkehrstoten sind Männer. Je schwerer ein Unfall ist, umso wahrscheinlicher ist es, dass ein Mann der Hauptverursacher ist.

### Zahlen, die Bände sprechen

Daraus ließen sich zutreffende Zielgruppen für eine erfolgreiche Präventionsarbeit im Straßenverkehr ausmachen, schlussfolgert der Autor und bemängelt zu Recht, dass dies noch immer keine gängige Praxis ist.

Darüber hinaus erläutert er sein „Labor der Lösungen“, um die Mobilität für alle sicherer zu machen und von der gefährlichen Dominanz des Autos zu entzerren. Er plädiert für eine lebenslange

Mobilitätsbildung, die bereits im Kindergarten starten und bis ins hohe Alter geführt werden sollte.

### Vision Zero: Lösungsansätze stehen zur Diskussion

Was der Autor aber verschweigt: Allein brauchen solche Lösungsansätze, so gut sie sein mögen, eben Jahrzehnte, um spürbare Wirkung, gemessen an einem nachhaltigen deutlichen Rückgang der Straßenverkehrsofferzahlen, zu entfalten. Es bedarf eigentlich zusätzlicher Ansatzpunkte, wie zum Beispiel eine deutliche Anhebung des heute im europäischen Vergleich recht billigen deutschen Bußgeldkatalogs auf skandinavisches Niveau, um dem Ziel „Vision Zero“ (keine Verkehrstoten und Schwerverletzten im Straßenverkehr) schnell und wirksam näher zu kommen. Dabei müsste die abschreckende Wirkung der Rechtsprechung ebenfalls evaluiert werden und gegebenenfalls durch neue Tatbestände im Strafrecht nachgeschärft werden. Ferner müsste im Straßenverkehr das Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit (Grundgesetz §2) durch alle Instanzen leichter einklagbar sein.

All das muss politisch gewollt sein, am besten von deutlich mehr Frauen in der Verkehrspolitik auf allen Ebenen als bisher. Davon würden übrigens viele Männer auch profitieren.

Von Heesens Sachbuch trägt ohne Zweifel dazu bei, die eingeschlafene Debatte über die Auswüchse der Verkehrspolitik und die Gleichstellung der Geschlechter aufleben zu lassen, und ist damit absolut lesenswert.

Xavier Marc

**Boris von Heesen**

**Mann am Steuer**

*Wie das Patriarchat die Verkehrswende blockiert*

Wilhelm Heyne Verlag, München

288 Seiten, 18,00 €

ISBN 978-3-453-60698-2



# Mitgliederversammlung 2026

## Der ADFC Darmstadt-Dieburg berichtet über ein Jahr voller Aktivitäten

Am 12. März trafen sich rund 50 Mitglieder des ADFC Darmstadt-Dieburg im AGORA in Darmstadt, um sich einen Überblick über die Ergebnisse aus 2025 sowie Schwerpunkte und Aussichten für das laufende Jahr zu verschaffen.

Zur Sitzungseröffnung hielt Anja Zeller, politische Geschäftsführerin des hessischen Landesverbands des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), einen bunt bebilderten Vortrag zum Thema „Radfahren weltweit“. Dabei präsentierte sie eindrucksvolle Beispiele aus eigenen Reisen zur Alltags-Fahrradinfrastruktur und zum Umweltverbund in Kolumbien und Ostafrika. Der Beitrag endete mit einem Aufruf zur nächsten Raddemo in Frankfurt am Main gegen den Ausbau der A5 am 10. Mai.

Nach diesem interessanten Blick über den Tellerrand stellte der Vorstand den Tätigkeits- und Kassenbericht für das vergangene Jahr vor und wurde auf Empfehlung der Kassenprüfer entlastet. Der Haushaltsplan für das laufende Jahr wurde erläutert und die Wahlen der Vorstandsmitglieder, Kassenprüfer und der Delegierten für die nächste Landesversammlung wurden erfolgreich durchgeführt.

Im Vorstand wurden sämtliche bisherigen Mitglieder mit großer Mehrheit in ihren Ämtern bestätigt. Für ein weiteres Jahr werden somit Sandra Gallei, Klaus Görgen, Helga Hofmann,

Xavier Marc, Annelie von Arnim und Burkhard Walger den ADFC Darmstadt-Dieburg lenken.

Als neue Aktivitäten zusätzlich zu den regelmäßigen Angeboten kündigte Xavier Marc für 2026 je zwei Reparaturstationen für Schulen in Darmstadt und im Landkreis an. Neue Angebote zum Fahrsicherheitstraining und ein erweitertes Sommerfest stehen ebenfalls auf der Liste. Weitere Informationen: [adfc-darmstadt.de](http://adfc-darmstadt.de).

Dr. Anja Wagner



Foto: Dr. Anja Wagner

## Zeit für frischen Wind

### Vorstandsnachfolge beim ADFC Darmstadt-Dieburg

*Vorstand zu sein und den ADFC Darmstadt-Dieburg mitzugestalten, ist eine tolle Aufgabe. Aus eigener Erfahrung weiß ich: Es ist motivierend zu erleben, was wir gemeinsam erreichen können – für bessere Radwege und mehr Angebote für Radfahrende – von der Codierung über Infostände bis zu unseren geführten Radtouren.*

Zu einem lebendigen Verein gehört aber auch, rechtzeitig Platz zu machen. Im März 2027 wird der Vorstand des ADFC Darmstadt-Dieburg neu gewählt und einige Vorstände werden definitiv nicht wieder kandidieren. Bis dahin laden wir interessierte Mitglieder ein, sich dem Thema zu nähern und herauszufinden, ob eine Mitarbeit für sie infrage kommt.

Wir suchen Menschen mit ganz unterschiedlichen Interessen, Fähigkeiten und Erfahrungen. Ob primär verkehrspolitisches

Interesse oder Organisationstalent, Freude an Kommunikation und am Netzwerken oder der Begabung fürs Marketing: Im Vorstand ist Platz für viele Stärken und Ideen. Dabei ist es egal, ob Du schon viele Jahre aktiv oder erst seit kurzem Mitglied bist. Es zählen die Begeisterung fürs Radfahren, die Lust auf Neues und die Fähigkeit, Verantwortung zu übernehmen und strategisch zu denken. Vorstandsarbeit ist immer Teamarbeit und daher auch mit Beruf und Familie vereinbar.

Neugierig geworden? Dann sprich uns an und nimm an einer virtuellen Vorstandssitzung teil. Kontakt: [info@adfc-darmstadt.de](mailto:info@adfc-darmstadt.de)

Annelie von Arnim im Namen des Vorstands  
des ADFC Darmstadt-Dieburg

## In eigener Sache

### Das Redaktionsteam des Kettenblatts freut sich über Verstärkung!

*Gangolf Schrimpf, neues Mitglied im Redaktionsteam, stellt sich vor:*



Bildrechte: Gangolf Schrimpf

Ich bin verheiratet, habe zwei Kinder und wohne in Alsbach.

Radfahren liegt mir am Herzen, schon seit meiner Jugend in der Rhön.

Und ich habe „neuen Schub“ bekommen während der Corona-Zeit, als ich – an der Bergstraße wohnend – das Mountainbiken für mich entdeckte (mit elektrischer Unterstützung).

Radeln in der Stadt kenne ich aus meinen beruflichen Zeiten in Frankfurt und auch aus Zeiten, als wir zu viert in Darmstadt wohnten. Vieles geht ohne Auto, aber ganz ungefährlich ist es nicht. Radeln ist toll und viel angenehmer, als sich mit dem Auto fortzubewegen. Aber in beiden Städten muss man als Radler – mit und ohne Kinder – auch schon sehr aufpassen.

Jetzt darf ich die Redaktion des Kettenblatts unterstützen und damit vielleicht einen kleinen Teil dazu beitragen, Radfahren sicherer zu machen. Es wäre unglaublich schön, würden noch viel mehr Menschen sich in der Stadt und auf dem Land (Bergstraße/Odenwald) mit dem Fahrrad fortbewegen.

Gangolf Schrimpf

# ADFC-Sommerfest am 14. Juni 2026

Der ADFC Darmstadt-Dieburg e. V. feiert wieder!

*Auch in diesem Jahr gibt es wieder ein Sommerfest des ADFC! Am Sonntag, 14. Juni 2026 ab 14 Uhr wollen wir wie in den letzten Jahren gemeinsam mit Euch an der Grillhütte der TG 1875 in der Kranichsteiner Str. 175 in Darmstadt feiern. Gutes Wetter haben wir bestellt, im Trockenen (aber nicht auf dem Trockenen!) kann man aber in jedem Fall sitzen.*

Was gibt es Schöneres als in netter Runde mit gleichgesinnten Radfreunde\*innen ein paar schöne Stunden zu verbringen? Die Gelegenheit nutzen, sich über Radtouren und -urlaube, über den Zustand von Radwegen oder die Fahrradpolitik auszutauschen sowie über Themen fernab vom Fahrrad zu klönen. Besonders gerne spricht man über ausgefallene, kuriose und besondere Fahrräder. Kuriositäten-Schau: Wer verfügt über besondere Fahrräder und möchte sie auf dem Fest zur Schau stellen?

Ein buntes Programm sorgt für Abwechslung und Überraschung bei Groß und Klein. Wer will, kann diese Gelegenheit zur **Fahrradcodierung** oder zum **Fahrrad-Check** (keine Reparaturen, ggf. nur Justierungen) nutzen, mit dem **Smoothie-Bike** leckere Getränke produzieren. Wenn es genügend Anmeldungen von **Kindern** gibt, organisieren wir auch gerne entsprechende **Programmpunkte**.

Neben guter Laune und vielen netten ADFC-Mitgliedern kommt das Essen und Trinken natürlich auch nicht zu kurz.

Für **Getränke** ist wie immer gesorgt: Kaffee, Tee und kalte Getränke stellt der ADFC!

Auch für den Grill besorgen wir in ausreichenden Mengen **Grillsteaks, vegane und nicht-vegane Würstchen**, Brot und leckere Grillsaucen.

Wenn Ihr darüber hinaus **Salate, Kuchen** oder **andere Leckereien** mitbringen wollt, freuen wir uns!

Für die Vorbereitungen und Durchführung des Fests wären wir für Eure Hilfe in Form von kleinen Diensten sehr dankbar. Benötigt werden diese insbesondere für Auf- und Abbau, Grillbetreuung, Kuchenausgabe sowie den Fahrrad-Check.

## **Anmeldung zum Sommerfest:**

Bitte gebt uns für eine Grobplanung per E-Mail an [sommerfest@adfc-darmstadt.de](mailto:sommerfest@adfc-darmstadt.de) Bescheid und teilt uns Anzahl und Namen der teilnehmenden Personen mit. Falls ihr aktiv mithelfen oder mit einer Salat- oder Kuchenspende beitragen möchtet oder ein seltenes Fahrrad zum Zeigen habt, schreibt dies gerne dazu.

*Das Festkomitee (Sandra, Ulrike, Jürgen und Andreas)*

## Termine 2026

*Für Radfahrende stehen 2026 wieder zahlreiche Fahrrad-Events in unserer Region an.*

Hier eine Auswahl:

- 14. Juni: Sommerfest des ADFC Darmstadt-Dieburg. Darmstadt.
- 20. Juni: Cycling for Charity. Rad-Marathon. Bensheim.
- 27./28. Juni: Bis einschließlich 27. Juni Eurobike in Frankfurt. Mit Zubringertour ab Darmstadt. Voraussichtlich am 27./28. Juni Festival Days.
- 8. August: Erster hessischer Fancy Women Bike Ride in Frankfurt. Offen für alle Geschlechter, Hauptsache bunt und vielfältig.
- 5. September: Bike Night in Frankfurt.
- 6. September: Fahrrad-Aktionstag in Darmstadt.
- 22. August bis 11. September: Stadtradeln, Landkreis Darmstadt-Dieburg.



Foto: ADFC Deckbar

Noch mehr Termine gibt's im Internet:

<https://radsport-events.de/termine-rtf-radmarathon/hessen>

*Zusammenstellung: Helga Hofmann*

## Impressum

**Herausgeber:**  
ADFC Darmstadt-Dieburg e.V.  
**Erscheinungsweise:**  
halbjährlich  
**Verantwortlich:**  
Annelie v. Arnim  
Burkhard Walger  
**Redaktion:**  
Dr. Anja Wagner  
Gangolf Schrimpf  
Xavier Marc  
**Satz und Layout:**  
Burkhard Walger  
**Titel-Layout:**  
Georg Reichle

**Titelbild:**  
Helga Hofmann  
**Auflage:**  
2000 Exemplare  
**Anzeigenschluss 2-2026:**  
30. Oktober 2026  
**Redaktionsschluss 2-2026:**  
16. Oktober 2026  
**Internet:**  
<https://www.magazin-kettenblatt.de>  
**E-Mail:**  
[redaktion@magazin-kettenblatt.de](mailto: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.

**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.**

**[sparkasse-dadi.de](https://sparkasse-dadi.de)**



**Sparkasse  
Darmstadt und Dieburg**