kettenblatt

fahrradmagazin für südhessen

2/2026 | 13. Jahrgang | 15. November 2026



Foto KI-generiert

adfc Darmstadt-Dieburg

Editorial



Liebe Leser*innen,

laut Zahlen des Verbunds Service und Fahrrad (VSF) e. V. hat die deutsche Fahrradwirtschaft 2025 einen Gesamtumsatz von 29,3 Mrd. € erwirtschaftet und beschäftigt heute rund 76.700 Menschen (*). Damit sorgt sie seit vielen Jahren für solide Steuereinnahmen des Staats, die aus unserer Sicht mit Vorrang in Deutschlands rückständige, vielerorts quasi inexistente Radverkehrsinfrastruktur investiert werden sollten, statt zugunsten eines teuren Tankrabatts umverteilt zu werden, dessen Nutzen bezweifelt werden darf.

Von einem flächendeckenden Radwegenetz sind wir in Deutschland ja noch weit entfernt, insbesondere auf dem Land, wie Helga Hofmann berichtet (Seite 5). Jens Fröhlich, Bürgermeister von Höchst im Odenwald, erläutert uns, dass die finanzielle Ausstattung der Kommunen dafür oft zu knapp ist, selbst dann, wenn Fördermittel abgerufen werden können (Seiten 3 und 4). Es gibt aber einige Hoffnungsschimmer: Das Land Hessen erprobt Schutzstreifen für den Radverkehr außerorts. Daraus ziehen wir ein vorläufiges und vorsichtiges Fazit auf Seite 7. In Mossautal (Odenwaldkreis) reden Bürgermeister, Teile der Kommunalpolitik und ADFC miteinander über konkrete Lösungsansätze für sichere Radverkehrsverbindungen zwischen den Ortsteilen (Seite 13). Mit Sorge beobachten wir jedoch, wie sich die Gemeinde Seeheim-Jugenheim aus für uns fragwürdigen Gründen gegen die vom Land Hessen geplante Neugestaltung der L3100 zwischen Seeheim und Malchen inklusive neuen Radwegs und barrierefreien Umbaus von ÖPNV-Haltestellen sperrt (Seite 6). Wenig Licht, viel Schatten: Nehmt deshalb am besten bis zum 30.11. am Fahrradklima-Test des ADFC teil (Seite 7).

Vor diesem durchwachsenen Hintergrund ist jede erhellende Werbung fürs Radfahren umso wichtiger. Dazu zählen Aktionen wie der Darmstädter Fahrradaktionstag (Seite 16), der erste Fancy Bike Ride in Frankfurt (Seite 17) und das Schul- und Stadtradeln im Odenwaldkreis (Seite 14). In Michelstadt und Erbach haben Gewerbetreibende sogar mit Gutscheinen für die radelnde Kundschaft mitgewirkt. Wobei wir hier wieder beim Wirtschaftsfaktor Fahrrad wären, zu dem die internationale Leitmesse Eurobike in Frankfurt (Seite 21) und der Radtourismus in Hessen (Seiten 18 und 19) ebenfalls gehören.

Der ADFC Landesverband Hessen hat jüngst 40 Jahre Bestehen gefeiert und zählt heute mehr als 20.000 Mitglieder. Wie seine 33 selbstständigen Gliederungen auf Kreis- und Ortsebene sind die ADFC Kreisverbände Darmstadt-Dieburg und Odenwaldkreis mit verkehrspolitischer Arbeit, Infoständen, geführten Radtouren, Präventionsarbeit u. v. m. aktiv. Darüber berichten wir auf den Seiten 8 bis 13, während Burkhard Walger uns auf Seite 22 einfühlsam rund ums Thema „Sattel“ führt.

In der dunklen Jahreszeit ist man vielleicht etwas weniger mit dem Rad unterwegs und findet mehr Zeit zu Hause zum Lesen. Wir haben uns umgeschaut und ein Buch über eine ungewöhnliche Radreise von Freiburg bis zum Kap der Guten Hoffnung rezensiert (Seite 20).

Zu guter Letzt: Unser künstlich bearbeitetes Titelbild zeigt Pegasus, ein geflügeltes Ross und uraltes Sinnbild für ungebundene Bewegungsfreiheit. Heute gilt die Straßenverkehrsordnung und Pegasus müsste den kuriosen Schilderwald (auf dem Bild rechts) doch beachten, den wir an einem ruhigen Feldweg bei Erzhausen fotografiert haben. Eines der abgebildeten Verkehrszeichen ist aber völlig überflüssig. Welches? Die ersten drei richtigen Antworten (an redaktion@magazin-kettenblatt.de) belohnen wir mit einem kleinen Geschenk.

Viel Spaß beim Lesen wünscht

Xavier Marc

(*) https://fahrradwirtschaft.de/umsaetze-und-beschaeftigung/

Inhalt

Editorial.....2
Im Gespräch mit Jens Fröhlich.....3
Radfahren auf dem Land.....5
Radweg zwischen Darmstadt-Eberstadt und Seeheim.....6
Geteilte Meinungen über Schutzstreifen-Test.....7
ADFC Fahrradklimatest 2026.....7
ADFC Hessen feiert Jubiläum.....8
Ein neuer Vorstand für den ADFC Darmstadt-Dieburg.....8
Erste ADFC-Tourguide-Ausbildung als Bildungsurlaub.....9
Familienradtouren für sportbegeisterte Kids.....10
Sicher auf zwei Rädern.....11
Prävention für Radfahrende im Odenwaldkreis.....12
Der ADFC Odenwaldkreis auf Sommertour.....12
ADFC Odenwaldkreis setzt verkehrspolitische Akzente..13
Aktion Schul- und Stadtradeln 2026 im Odenwaldkreis..14
Stadtradeln und Schulradeln.....15
Das war der Fahrradaktionstag 2026 in Darmstadt.....16
Erster Fancy Women Bike Ride in Hessen.....17
Rheinfähre Kühkopf.....18
Hessische Grenzerfahrungen im Fahrradsattel.....19
Kurz rezensiert.....20
Neues von der Eurobike.....21
Wie man sattelt, so sitzt man.....22
Mountainbike-Gipfelsprint.....23
Impressum.....23

Im Gespräch mit Jens Fröhlich, Bürgermeister der Gemeinde Höchst im Odenwald

Die unterschiedlichen Bedarfe berücksichtigen

***Magazin Kettenblatt**: Herr Fröhlich, Sie sind begeisterter Radsportler. Wo fahren Sie am liebsten Rad? Wo lieber nicht?*
Jens Fröhlich: Also am liebsten bin ich mit dem Mountainbike unterwegs, hier, rund um Höchst. Hier haben wir eine Vielzahl von Strecken, die man sehr gut fahren kann. Wir haben mit „Höchst eins" eine Mountainbike-Strecke vom UNESCO Naturpark, die Anschluss hat zu den Strecken nach Breuberg oder auch Groß-Umstadt. Also rund um Höchst, im Wald, das sind so meine liebsten Strecken. Und nicht so gern fahr ich auf den Straßen mit viel Autoverkehr. Das lässt sich manchmal aber nicht vermeiden.

Die Gemeinde Höchst im Odenwald hat 2018 ein Mobilitätskonzept für den Radverkehr erstellen lassen. Wo wollen Sie demnächst Prioritäten setzen? Welche Hürden sind noch zu überwinden?
Es gab eine Radverkehrs-AG, die im Prinzip jetzt in den Bauausschuss der Gemeinde überführt wurde. Die AG hat Prioritäten erarbeitet, zusammen mit den Nahmobilitätskoordinatoren des Odenwaldkreises. Und ja, diese Prioritätenliste gilt es dann entsprechend abzuarbeiten. Das Ganze wird begleitet von einem Förderprogramm. Unabhängig davon gibt es aber immer einen Eigenanteil, der zu refinanzieren ist. Das ist die größte Hürde in der Ausstattung der kommunalen Finanzen. Jetzt ist der Zustand mancher Wege schon herausfordernd, aber nicht so, dass sie unbefahrbar sind. Teilweise wird mit sehr einfachen Mitteln versucht, des ein oder anderen Schlaglochs Herr zu werden. Wohlwissend, dass es dann immer nur eine zeitlich begrenzte, kurzfristige Lösung ist.

Die Gemeinde Höchst im Odenwald hat rund um die Kerngemeinde acht Ortsteile. Wie beurteilen Sie deren Anbindungen für den Radverkehr? Was haben Sie vor, um diese zu verbessern?
Wir haben eigentlich gute Verbindungen zu unseren Ortsteilen. Aber manchmal ist es ein bisschen herausfordernd, gerade für die höher gelegenen Ortsteile. Da wollen wir Verbindungen schaffen, um auch Anschluss an die weiterführenden Wege zu bekommen.
Wir merken auch, dass der Schutzstreifen in der Aschaffenburger Straße sich gut etabliert hat. Das ist sehr hilfreich für die Jugendherberge Kloster Höchst, die übrigens demnächst die ADFC „Bett+Bike"-Zertifizierung erhalten soll. Die Radtouristik ist bei uns stark im Kommen, weshalb eine gute Radverkehrsinfrastruktur wichtig ist.

Auch der Odenwaldkreis hat ein Radverkehrskonzept. Sind Sie mit dessen Umsetzungstempo zufrieden? Wo sollte aus Ihrer Sicht möglichst bald gehandelt werden? Wie gestaltet sich die Zusammenarbeit in diesem Bereich zwischen Kommunen und Kreis?
Die Umsetzung des Konzepts obliegt zum großen Teil den Kommunen. Aber die monetären Möglichkeiten bleiben hier ein Stück weit auf der Strecke. Das beeinflusst das Tempo der Umsetzung stark. Jede Kommune muss das für sich entscheiden.
In Höchst haben wir den Vorteil, dass wir direkt an der Mümling liegen, womit wir eine gute Ausgangslage haben. Wo ich noch Potenzial sehe, ist die Verbindung zum Gersprenztal. Beide Täler zeichnen den Odenwaldkreis aus. Sie miteinander auch für den Radverkehr zu verbinden, ist ein wichtiges Ziel.



Foto: Dorothea Daum

Jens Fröhlich, Bürgermeister von Höchst im Odenwald.

Wie schätzen Sie die Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV in Ihrer Gemeinde und im Odenwaldkreis ein? Zum Beispiel, was Abstellanlagen an Bahnhöfen/Haltestellen und die Fahrradmitnahme betrifft?
Wir haben sechs Fahrradboxen bei uns am Bahnhof in Höchst. Aber der Bedarf hat sich mittlerweile geändert, weil einfach die Fahrräder größer geworden sind. Ansonsten haben wir schon ausreichend viele Abstellmöglichkeiten an den Bahnhöfen.
Wir haben außerdem im Odenwaldkreis in Zusammenarbeit mit dem RMV den NaTourBus, der vom April bis Oktober an den

Jens Fröhlich
Geboren 1971 in Erbach
Aufgewachsen in Höchst im Odenwald, dort bis heute mit Familie wohnhaft
Ausbildung zum Einzelhandelskaufmann
Zuerst beruflich in der Sport- und Fahrradbranche tätig
Später Wechsel in die Automobilbranche, zuletzt in leitender Position in einem regionalen Autohaus tätig
Seit 2024 Bürgermeister der Gemeinde Höchst im Odenwald
Aktives Mitglied in verschiedenen Vereinen, unter anderem bei der DLRG, dem Odenwaldklub, dem Schiklub SSGO und dem TSV Höchst (Erster Vorsitzender)

Wochenenden und den Feiertagen auf zwei Linien fährt. Die Busse haben einen Anhänger für die problemlose Mitnahme von Rädern. Dieses Angebot ist eine starke Stütze für die Radtouristik bei uns im Odenwald.

Wie sieht es mit dem Schulverkehr in Höchst aus?
Schulverkehr ist bei uns auch ein Riesenthema. Es gibt keinen Schulbusverkehr mehr, sondern nur noch den klassischen Linienverkehr für die Schülerbeförderung. Und wir haben hier in Höchst die größte Grundschule im ganzen Odenwaldkreis und in Sichtweite eine weiterführende Schule mit dem gymnasialen Zweig, die Ernst-Göbel-Schule. Das sind insgesamt rund 1.750 Schülerinnen und Schüler in beiden Schulen zusammen mit dem entsprechenden Lehrpersonal. Das führt zu großen Herausforderungen, vor allem dann, wenn Ferien und Zeugnisübergabe anstehen und die Schule früher endet, als die Linienbusse fahren. Dann regelt unser Ordnungs-Außendienst gemeinsam mit den Kollegen von der Polizeistation den Verkehr.

*Wie viele Schüler*innen kommen mit dem Fahrrad?*
Das kann ich Ihnen nicht genau sagen, es sind aber auf jeden Fall viel zu wenige. Das fördern wir mit diversen Aktionen wie Fahrradtouren für Schülerinnen und Schülern. Außerdem ist die Ernst-Göbel-Schule Mitglied im Bikeschool-Netzwerk. Ich habe aber fast das Gefühl, die Grundschüler sind engagierter als die älteren Schüler an der weiterführenden Schule.

Geht es auf Höchster Gemarkung zwischen Mountain-Bikern und Wanderern immer friedlich zu?
Ich selbst kriege die Konflikte kaum mit. Solange sich alle so vernünftig verhalten und verstehen, dass der Wald als Naherholung für alle da ist, sollte das auch funktionieren. Gerade in der Mountainbiker-Szene gibt es allerdings schon bedenkliche Auswüchse. Es entstehen immer wieder Strecken, die jenseits jeglicher Legalität sind. Und das führt natürlich schon zu Konflikten, die wir aber im Gemeindegebiet so noch nicht haben.

Höchst im Odenwald liegt an der Grenze zum Landkreis Darmstadt-Dieburg. Der BUND legte im vergangenen Februar konkrete Ideen zur Radwegverbindung zwischen Höchst und Groß-Umstadt vor. Welche Variante würden Sie präferieren? Stehen Sie mit Hessen Mobil und mit Ihrem Amtskollegen in Groß-Umstadt diesbezüglich in Verbindung?
Da gab es ja entsprechende Konzepte und Variantenvorschläge. Und es gibt auch einen vorhandenen Weg, nämlich ab Höchst über den Radweg Richtung Pfirschbach und Nauses nach Wiebelsbach und Groß-Umstadt.
Das ist aber ein Umweg. Hessen Mobil hat im vergangenen August im Bauausschuss der Gemeinde ein Konzept für eine direkte Radverkehrsverbindung an der B45 vorgestellt (*) über Hetschbach, den Parkplatz an der Bienenhauskurve an der B45, am Restaurant Sonnenhof vorbei, dann weiter über Frau Nauses nach Groß-Umstadt. Zwischen Hetschbach und der Bienenhauskurve soll der vorhandene Wirtschaftsweg ausgebaut, zwischen der Bienenhauskurve und dem Abzweig zum Restaurant Sonnenhof ein Streifen der dreispurigen B45 umgewidmet werden. Ab dort bis Frau Nauses soll der zur B45 parallel verlaufende Wirtschaftsweg ebenfalls ausgebaut werden. Ab Frau Nauses führt der bereits vorhandene und für den Radverkehr freigegebene Gehweg an der B45 und der L3065 nach Groß-Umstadt. So das aktuelle Konzept von Hessen Mobil. Diese Verbindung hat eine Gesamtlänge von rund sieben Kilometern, wovon sechs Kilometer direkt an der B45 liegen und der Rest aus vorhandenen Wirtschaftswegen besteht, die auf einer Länge von einem Kilometer auszubauen sind.
Ich kann jetzt noch nicht abschätzen, wie lange Hessen Mobil dafür braucht. Wir sehen aber das Ganze durchaus positiv, vor allem deshalb, weil eine direkte Verbindung zwischen Höchst und Groß-Umstadt über bestehende Wege nun entstehen kann.

Was ist Ihre Vision zur Nahmobilität in Höchst und im Odenwaldkreis in zehn Jahren?
Wie schon eben erwähnt, dass solche direkten Verbindungen entstehen in Richtung Darmstadt-Dieburg. Aber vielleicht auch in Richtung Gersprenztal, um es für den Radverkehr mit dem Mümlingstal direkt zu verbinden.
Ein respektvolles und verständnisvolles Zusammenspiel der verschiedenen Akteure würde ich mir wünschen. Und da muss meiner Meinung nach ein Umdenken stattfinden. Das kann keine Kommune allein, sondern das muss größer gedacht sein, auch ein Stück weit weitergedacht sein. Und das ist sicherlich unterschiedlich je nach Region und Regionalität. Aber die unterschiedlichen Bedarfe muss man berücksichtigen, wenn man die Verkehrswende wirklich mit letzter Konsequenz auch durchsetzen will. Dann müssen alle Gehör finden und vielleicht muss das noch ein bisschen mehr auf Augenhöhe stattfinden.
Das ist ein langer Weg, den wir da noch vor uns haben, mit Sicherheit. Aber wenn jeder so in die richtige Richtung läuft, und das merken wir ja auch hier, wenn alle so ab und zu geben, dann wird meistens was Gutes daraus. So soll es sein, so muss es sein, wenn wir als Kommune attraktiver sein wollen.

Das Gespräch führten Dorothea Daum, Xavier Marc und Dr. Anja Wagner im September 2026.

Seltene Ansicht für ankommende Radtouristen: Höchst im Odenwald von oben.



Foto: 2026 FLY-FOTO.de Werner Riehm

(*) www.hoechst-i-odw.de/rathaus-politik/politik/, Sitzung des Bauausschusses vom 19.08.2026

Radfahren auf dem Land

Das unterschätzte Potenzial

Wer in Darmstadt unterwegs ist, sieht es täglich: Die Stadt rollt auf zwei Rädern, der Radverkehrsanteil liegt bei beachtlichen 27 Prozent. Auf den Dörfern bietet sich dagegen ein anderes Bild. Dort bestimmt nach wie vor das Auto die Mobilität.

Besuche ich meine Herkunftsfamilie im tiefen Bayern und fahre bei einer Familienfeier mit dem Rad vor, falle ich auf. In den ländlichen Regionen Hessens sieht es kaum anders aus: Der Radverkehrsanteil bewegt sich hier oft im einstelligen Bereich. Ob zum Einkaufen, zur Arbeit oder zum Fest – gefahren wird mit dem Pkw. Und davon gibt es immer mehr: Trotz hoher Spritpreise stieg deren Zahl in Deutschland binnen eines Jahres um rund 150.000 auf 49,5 Millionen Fahrzeuge (Tagesschau, 22.07.26).

Warum hat es das Fahrrad auf dem Land so schwer?

Der naheliegendste Grund scheint die Distanz zu sein. Doch größere Entfernungen erklären das Problem nur zum Teil. Viele Alltagswege liegen durchaus im Bereich von fünf bis zehn Kilometern – Distanzen, die mit einem modernen Fahrrad oder Pedelec problemlos zu bewältigen sind.

Die wahre Bremse ist die Infrastruktur. Während sich in den Städten viel getan hat, bleibt das Land abgehängt. Hessen gehört bei Radwegen an Landesstraßen bundesweit zu den Schlusslichtern: An rund 88 Prozent der Landesstraßen fehlt ein begleitender Radweg. Wer sich die Fahrbahn mit dem schnellen Autoverkehr teilen muss, lässt das Rad oft lieber gleich stehen. Auch der lückenhafte ÖPNV macht den Umstieg schwer. Wenn Anschlussbusse fehlen oder die Fahrradmitnahme verboten ist, bricht die Reisekette zusammen. Zudem mangelt es an Bahnhöfen meist an sicheren Abstellanlagen.

Dazu kommt die fehlende soziale Akzeptanz. Das Auto gilt auf dem Land weiterhin als Statussymbol und Standardverkehrsmittel. Radgefahren wird meist nur in der Freizeit, als sportliches Training oder aber, weil man zu den Menschen gehört, die zu jung, zu alt oder zu arm für ein Auto sind. Das Fahrrad ist noch weit davon entfernt, ein selbstverständlicher Teil der Alltagsmobilität zu sein.

Chancen für das Fahrrad im ländlichen Raum

Dabei sind die Potenziale des Radverkehrs gerade abseits der Ballungsräume immens:

- E-Bikes als Game Changer: Pedelecs vergrößern den Alltagsradius erheblich und lassen Dörfer gefühlt enger zusammenrücken.
- Multimodale Wegeketten: Das Fahrrad ist der perfekte, flexible Zubringer zu Bus und Bahn.
- Tourismus und Wirtschaft: Gut ausgebaute Radnetze locken Ausflugsgäste an und stärken direkt die lokale Gastronomie.
- Spürbare Kosteneinsparung: Das Rad senkt die Abhängigkeit vom Zweitwagen und entlastet das Familienbudget spürbar.
- Effektive Gesundheitsvorsorge: Bewegung an der frischen Luft stärkt das Herz-Kreislauf-System. Bei den über 60-Jährigen leidet fast jeder Zweite unter Bluthochdruck, zwei Drittel sind übergewichtig. „Rauf aufs Rad" möchte man ihnen allen zurufen.

Was hilft wirklich?

Der wichtigste Hebel für den Umstieg ist eine bessere Infrastruktur. Wir brauchen sichere, durchgängige und direkte Radverbindungen zwischen den Ortsteilen sowie zu Schulen, Bahnhöfen, Betrieben und Einkaufsmöglichkeiten. Gute Abstellanlagen, Fahrradstationen an Bahnhöfen und eine konsequente Unterhaltung der Wege gehören gleichfalls dazu – genauso wie die Verknüpfung mit Bus und Bahn. Allerdings mahlen die Mühlen der Verkehrspolitik besonders langsam. Verbesserungen werden nur schrittweise erfolgen.



Foto: Fietzfotos auf Pixabay

Landesstraße mit begleitendem Radweg. Leider viel zu selten in Hessen.

Das ist aber kein Grund aufzugeben. Radfahren hat auch viel mit Haltung zu tun. Wer Verhaltensweisen ändern will, muss Gewohnheiten verändern. Dies gelingt durch entsprechende Förderung des Radfahrens in den Kommunen wie z. B. durch das „Stadtradeln" oder lokale Fahrradtage.

Auch Vorbildern kommt eine entscheidende Rolle zu. Wenn der größte Landwirt durch das Dorf radelt, die Ortsvorsteherin mit dem Rad zur Sitzung kommt und wir als ADFC-Mitglieder mit gutem Beispiel vorangehen, erzeugt dies Strahlkraft. Deshalb mein Appell: Sprecht die Entscheidungsträger*innen in euren Heimatorten direkt an. Führt die Vorzüge des Radfahrens an und fragt sie, was sie konkret fürs Fahrrad tun. Lasst uns gemeinsam Vorbilder sein!

Fazit

Das Fahrrad wird das Auto im ländlichen Raum nicht komplett ersetzen – das muss es auch gar nicht. Doch wenn wir auch nur einen Teil der kurzen Autofahrten auf das Rad verlagern, gewinnen Klima, Gesundheit und Lebensqualität. Dass hier noch einiges bewegt werden kann, davon bin ich fest überzeugt.

Helga Hofmann

Zum Weiterlesen:
ADFC: https://kurzlinks.de/shpg
Fahrradmonitor 2025: https://kurzlinks.de/hg73
Klimachancen (Bayern): https://kurzlinks.de/69he
Mobilität in Deutschland: https://kurzlinks.de/g0ol
Mobilitätsforum Bund: https://kurzlinks.de/u8xm
Tagesschau: https://kurzlinks.de/frfp

Radweg zwischen Darmstadt-Eberstadt und Seeheim

Verspielte Chance?



Foto: Xavier Marc

Hessen Mobil ließ Ende Februar 2026 entlang der L3100 zwischen Malchen und Seeheim Probebohrungen durchführen, um den Baugrund für den neuen Radweg zu untersuchen.

Seit mehr als 30 Jahren warten wir auf eine sichere Radverbindung zwischen Darmstadt-Eberstadt und Seeheim-Jugenheim. Laut Informationen von Hessen Mobil soll (endlich!) bis übernächstes Jahr zwischen Eberstadt und Malchen ein Radweg entlang der L3100 gebaut werden.

Die Planung für diesen Abschnitt fing 2015 an. Gleich stand die Frage im Raum, wie der Radverkehr über die Kreuzung mit der L3100 am Ortseingang Malchen geführt werden soll. Als einzig sichere Option erschien die Fortführung des Radwegs nach Seeheim. Der Planungsauftrag an Hessen Mobil wurde 2021 entsprechend erweitert.

Die Gemeinde Seeheim-Jugenheim wurde 2023 zu den Planungsvarianten zwischen Malchen und Seeheim befragt. Bürgermeister Alexander Kreissl (CDU) sprach sich schriftlich klar für die Führungsvariante zwischen Fahrbahn und Straßenbahnschienen (wie bereits im Abschnitt zwischen Eberstadt und Malchen) sowie für die Umgestaltung mit Vollsignalisierung der Kreuzung am Ortseingang Malchen aus. Diese Variante, die der ADFC auch unterstützt, wurde dann von Hessen Mobil als Grundlage für die weitere Planung aufgenommen. So weit mit den guten Nachrichten.

Kreissls Amtsnachfolgerin, Bürgermeisterin Birgit Kannegießer (SPD), stellte 2024 gleich nach ihrem Amtsantritt diese Planung aber in Frage, zunächst wegen der erforderlichen Fällung von Bäumen bei Malchen. Allerdings war sich ihre Fraktion in der Gemeindevertretung – sowie die der Grünen – darüber nicht einig.

Die CDU-Fraktion war hingegen einer Meinung. Sie warf die Stellungnahme von 2023 ihres Parteifreunds, Altbürgermeister Alexander Kreissl, über Bord. Sie argumentierte gegen das Vorhaben, es gebe bereits zwischen Malchen und Seeheim einen Wirtschaftsweg und Seitenstreifen an der L3100, was für den Radverkehr ausreiche. Sie fügte noch hinzu, das Land Hessen müsse wegen Haushaltsengpässen sparen.

Hessen Mobil spürte den kommunalpolitischen Gegenwind und forderte 2025 die Gemeinde Seeheim-Jugenheim in der Frage des Baurechtsverfahrens dazu auf, Farbe zu bekennen. Das geschah im vergangenen Februar in der letzten Sitzung der Gemeindevertretung vor der Kommunalwahl.

Der Gemeindevorstand brachte in diese Sitzung eine merkwürdige Stellungnahme zu dieser Frage ein. In dem fünfseitigen Papier (*) führte der Gemeindevorstand gegensätzliche Beschlussvorschläge, widersprüchliche fachliche Stellungnahmen sowie ungefähre und kaum belastbare Kostenschätzungen verschiedener Ämter der Gemeindeverwaltung zum Fall einer betroffenen Wasserleitung auf. Eine aussagekräftige Kosten-Nutzen-Analyse aus kommunal- und verkehrspolitischer Sicht lieferte das Gremium für oder gegen das Projekt jedoch nicht.

Trotzdem ließ sich die Mehrheit der Gemeindevertretung beanstandungslos mit dieser schwachen Vorlage abspeisen und stimmte dem knapp ausformulierten Antrag der CDU-Fraktion zu: „die einschlägigen Organisationen sollen aufgefordert werden den Radweg entlang der L3100 im Teilstück von Malchen bis Seeheim nicht zu realisieren“ (*).

Dennoch bleibt das Vorhaben von Hessen Mobil für die Verkehrsinfrastruktur der Gemeinde sehr vorteilhaft, zumal das Land Hessen für fast das ganze Paket als Baulastträger aufkommen soll. Konkret geht es um Folgendes:

- eine für Straßenbahn und alle Verkehrsteilnehmende übersichtliche und sicher geregelte Kreuzung mit der L3100 am Ortseingang Malchen,
- den barrierefreien Umbau der Haltestellen für den Schienenersatzverkehr bei Malchen,
- eine starke Reduzierung des Durchgangsradverkehrs in Malchen,
- die Entflechtung vom Fuß- und Radverkehr zwischen Malchen und Seeheim,
- die Ersatzpflanzung von Bäumen, die die Oberleitung der Straßenbahn nicht mehr gefährden,
- eine neue Fahrbahn für die L3100 und Lärmreduzierung durch Tempo 70,
- keine zusätzliche Bodenversiegelung durch Aufteilung der alten überbreiten Fahrbahn zugunsten des neuen Radwegs,
- eine sichere und direkte Radverbindung ohne Querung der Straßenbahnschienen, insbesondere für Berufspendler*innen und Schüler*innen.

Man kommt also nicht umhin zu meinen, dass die Gemeinde hier eine Riesenchance leichtsinnig verspielt.

Zudem muss sich die CDU-Fraktion der Gemeindevertretung Seeheim-Jugenheim, die gerne an die Haushaltsengpässe des Landes Hessen erinnert, fragen lassen, ob sie die schlechte Haushaltslage des Bundes auch im Blick hat. Denn mit dem Tankrabatt der Bundesregierung werden allein dieses Jahr vier Milliarden Euro einfach verbrannt. Den Betrag hätte man in die Planung und den Bau von rund 4.000 km neue Radwege an Bundesstraßen investieren können, die bitter benötigt werden. Das hätte nebenbei ebenfalls für sinnvolle Aufträge für die Bauwirtschaft gesorgt.

Xavier Marc

(*) https://seeheim-jugenheim.ratsinfomanagement.net/

Geteilte Meinungen über Schutzstreifen-Test

*Hessen testet derzeit Schutzstreifen für den Radverkehr auf Landes- und Bundesstraßen außerhalb von Ortschaften. Zwei dieser Versuchsstrecken liegen im Landkreis Darmstadt-Dieburg: zwischen Ober- und Nieder-Beerbach sowie zwischen Lengfeld und Zipfen (vgl. Magazin Kettenblatt 2026-1). Das Projekt polarisiert – in der Kommunalpolitik ebenso wie in den sozialen Medien. Insbesondere fühlen sich einige Autofahrer*innen provoziert.*

Nach unserem Aufruf in der Ausgabe 2026-1 spiegelt das Feedback unserer Leserschaft wider, dass auch sie – wenngleich sie alle mit dem Rad unterwegs waren – den Versuch unterschiedlich bewerten. Einige Stimmen loben die Neuerung: Der Streifen vermittle Sicherheit und werde auch von den meisten Autofahrenden respektiert. Dem gegenüber steht deutliche Kritik. Ein Pendler berichtet, das Überholverbot provoziere Aggressionen und verleite Autofahrer erst recht zu riskanten Manövern. Eine Leserin warnt sogar vor einer größeren Gefahr, da sich Pkw-Fahrende nun blind an der rechten Markierung orientierten. Ihr bitteres Fazit: „Wer hat sich so was Dummes ausgedacht?"

Doch wo stehen wir eigentlich derzeit mit dem Verkehrsversuch? Hat sich etwas verändert? Die Antwort ist einfach: wenig. Das Überholverbot – auf wenigen hundert Metern – wurde im Juni 2026 im Beerbachtal aufgehoben.

Nach knapp einem Jahr ziehen wir eine erste Bilanz: Ebenso wie der ADFC Hessen stehen wir dem Projekt mit Offenheit gegenüber. Dazu erklärt Landesgeschäftsführer Sofrony Riedmann: „Klar ist bereits jetzt: Neue Mobilitätskonzepte lassen sich nicht einfach überstülpen. Während solche Modelle im europäischen Ausland oft hervorragend funktionieren, betreten wir hierzulande Neuland. Die wissenschaftliche Auswertung des Versuchs ist daher unerlässlich. Wir sind gespannt auf die Erkenntnisse, die das Land in den nächsten Monaten veröffentlichen wird."

Helga Hofmann und Xavier Marc

ADFC Fahrradklimatest 2026

Alle zwei Jahre führt der ADFC mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr den Fahrradklimatest durch. Wir fragen, wie viel wird bereits fürs Radfahren getan? Wie sicher fühlt sich das Radfahren vor Ort an? Kurz: Macht Radfahren Spaß – oder ist es Stress?



Foto: ADFC

Der Fahrradklimatest hat auch 2026 am 1. September begonnen und läuft noch bis zum 30. November. Also alles wie gehabt? Nicht ganz! In diesem Jahr gibt es erstmals eine gesonderte Befragung für Kinder und Jugendliche von 10 bis 20 Jahren.

Dazu kommt eine weitere Befragung für Kommunen. Mit dem FKT Kommunen gibt der ADFC Städten und Gemeinden die Möglichkeit, ihre Aktivitäten für den Radverkehr sichtbar zu machen. Kommunalvertreter*innen aus Orten mit mindestens 5.000 Einwohner*innen können in einer unkomplizierten Online-Befragung dokumentieren, was ihre Kommune bereits für bessere Bedingungen zum Radfahren unternimmt.

Auch wenn noch Zeit zum Ausfüllen der Fragebögen bleibt, lautet unser Appell: Macht's doch gleich, dann vergesst ihr es nicht! Und wie alle zwei Jahre unser Vorschlag, nicht nur Angaben zu eurer Kommune zu machen. Ihr dürft gerne auch für andere Städte und Gemeinden einen Fragebogen ausfüllen. Das können die Gemeinden sein, durch die euch euer täglicher Weg zur Arbeit führt. Aber auch die Kommune, in der ihr einen tollen Radurlaub verbracht habt, freut sich über einen zusätzlichen Beitrag.

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. Vordringliches Ziel des ADFC Darmstadt-Dieburg ist es wie jedes Mal, dass möglichst viele Städte und Gemeinden im Landkreis Darmstadt-Dieburg im Frühjahr 2027 eine detaillierte Auswertung erhalten.

Wir haben vor dem Start der Befragung die Bürgermeister*innen im Landkreis Darmstadt-Dieburg eingeladen, den Fahrradklimatest auf ihren Homepages zu bewerben. Erfreulich viele sind unserer Einladung gefolgt. Ein Blick auf den Stand zum 1. Oktober 2026 zeigt: Es bleibt noch sehr viel zu tun. Erst in 8 der 23 Kommunen im Landkreis sind die Teilnehmerzahlen zweistellig. Besonders die Befragung der Kinder und Jugendlichen hat erst wenig Resonanz gefunden.

Also ladet bitte schon jetzt zum Endspurt Freunde, Familie, Kolleg*innen oder gleich euren Lieblingsverein ein, die Fragebögen auszufüllen. Hier gilt ausnahmsweise mal: Viel nutzt viel.

Klaus Görgen

ADFC Hessen feiert Jubiläum

40 Jahre Rückenwind für den Radverkehr



Foto: Torsten Willner

Vom belächelten Nischenverein zur starken politischen Stimme: Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) Hessen blickt auf vier Jahrzehnte erfolgreiches Engagement zurück. Was am 20. August 1986 mit einer Handvoll Enthusiasten begann, ist heute mit über 20.000 Mitgliedern eine echte Erfolgsgeschichte.

Der Weg dorthin war voller Meilensteine: Schon 1990 bezog der ADFC seine erste Landesgeschäftsstelle in Frankfurt am Main, um die Arbeit zu professionalisieren. 1995 startete das bis heute erfolgreiche Projekt „bett + bike" für fahrradfreundliche Unterkünfte. Nur ein Jahr später, 1996, führte der Verband die Fahrrad-Codierung ein – bis heute ein probates Mittel gegen den Fahrradklau. In den 2000er Jahren baute der ADFC seine Lobbyarbeit konsequent aus: Mit viel Beharrlichkeit setzt sich der Verband bis heute für sichere Radwege und die Förderung des Radfahrens im Alltag ein.

Dieses runde Jubiläum wurde am 14. September 2026 mit einem feierlichen Festakt in Frankfurt gefeiert. Gäste aus der Politik und engagierte ADFC-Aktive aus ganz Hessen kamen zusammen, um auf das Erreichte anzustoßen und den Blick nach vorne zu richten.

Das Programm bot einen perfekten Mix aus Inspiration und Rückblick. In seiner Keynote würdigte Tarek Al-Wazir, Vorsitzender des Verkehrsausschusses des Bundestags, die Erfolge auf dem Weg zum Fahrradland, sprach aber auch aktuelle Baustellen offen an. Frischen Wind brachte die niederländische „Fahrradprofessorin" Ineke Spapé mit: Sie zeigte anhand von Best-Practice-Beispielen, wie menschenfreundliche Verkehrsplanung gelingt. Zwei weitere Highlights machten den Abend rund: der Generationendialog zwischen Vertreter*innen der Gründungszeit und der jungen Generation sowie das Interview mit Stefan Janke. Er führte den Landesverband von 2013 bis 2021 als Vorsitzender und gab spannende Einblicke in diese prägende Zeit.

Bei Live-Musik, kulinarischen Häppchen und erfrischenden Getränken ließen rund 130 Gäste den Abend entspannt ausklingen. Der Festakt bot reichlich Gelegenheit für anregende Gespäche, das Knüpfen neuer Kontakte und den Austausch über kommende Projekte. Auf die nächsten 40 Jahre!

Helga Hofmann

Ein neuer Vorstand für den ADFC Darmstadt-Dieburg

Anfang September haben wir alle Mitglieder angeschrieben und informiert, dass der Vorstand auf der Jahresmitgliederversammlung am 27. Februar 2027 nicht mehr zur Wiederwahl kandidieren wird. Das mag manche Empfänger*innen zwar überrascht haben. Dieser Schritt wurde aber bereits in den letzten Jahren mehrfach angedeutet. Der Hauptgrund lautet schlicht und ergreifend: Wir ergrauen und wollen die rechtzeitige Übergabe des Stabs nicht verschlafen. Daher handeln wir lieber heute als morgen.

Einige von uns sind schon seit sehr langer Zeit im Vorstand. Spitzenreiterin in dieser Hinsicht ist Annelie, die seit 2010 ununterbrochen dabei ist. Mehr als zehn Amtsjahre haben Burkhard und Xavier ebenfalls angesammelt. Der Altersdurchschnitt aller sechs Vorstandsmitglieder beträgt mittlerweile 65 Jahre. Unsere Jüngste ist Sandra, die erst seit 2024 im Amt ist und das Amt der Kassenführerin gerne weiterhin ausüben möchte.

Ein „Weiter so" mit dem bisherigen Vorstand würde dem Verein keine echte Zukunftsperspektive eröffnen. Jetzt ist der richtige Zeitpunkt für den Wechsel. Denn der Verein verfügt derzeit über solide Finanzen, ist bestens vernetzt und hat ein ordentliches, wenn auch ausbaufähiges Portfolio an Angeboten und Aktivitäten. Einige dieser Angebote und Aktivitäten werden übrigens von vielen engagierten Aktiven tatkräftig getragen, wie zum Beispiel unsere geführten Radtouren, die Fahrradcodierung oder die Redaktion des Magazins Kettenblatt. Für diese Unterstützung sind wir immens dankbar. Mehr dazu könnt ihr im Bericht des Vorstands zur letzten Jahresmitgliederversammlung nachlesen.

Gesucht werden Kandidat*innen für den neuen Vorstand, die gerne in Team-Arbeit organisieren und planen können. Weitere Talente sind selbstverständlich Pluspunkte. Aber niemand muss vorweg alles wissen und können. Vielmehr soll das Vorstandsteam den Verein laut Satzung kollegial und ohne Hierarchie führen.

Wir unterstützen beim Übergang und geben unser Know-how gerne weiter. Zudem gibt es in der ADFC-Akademie Fortbildungsangebote. Wir freuen uns über Interessierte und laden euch herzlich ein, das Gespräch mit uns zu suchen (Kontakt: vorstand@adfc-darmstadt.de).

Am 27. Februar 2027 möchten wir auf der Mitgliederversammlung ein neues Vorstandsteam vorstellen. Werdet daher bitte jetzt aktiv und kommt ins Team!

Der Vorstand des ADFC Darmstadt-Dieburg:
Annelie von Arnim,
Burkhard Walger,
Helga Hofmann,
Klaus Görgen,
Sandra Gallei,
Xavier Marc

Erste ADFC-Tourguide-Ausbildung als Bildungsurlaub

“Mobil mit Sinn: Radtourenleitung trifft Verkehrswende”

Die Überschrift hier im Kettenblatt hat mich innehalten lassen und mein Interesse sofort geweckt. Nach einer kurzen Prüfung des Urlaubsplans und einem Austausch auf dem ADFC-Sommerfest habe ich mich entschlossen die Möglichkeit zu nutzen.

So treffen sich am 29. Juni zwölf Radfahrende in den Räumlichkeiten der Volkshochschule in Limburg zur fünftägigen Tourguide-Ausbildung. Das Programm verspricht viel Abwechslung und kombiniert gekonnt Theorie und Praxis. Wenn zwischen den einzelnen Theorieeinheiten zu Straßenverkehrsordnung, Straßenverkehrs-Zulassungsordnung, Fahrradtechnik, Menschen und Ihr Verhalten der Kopf etwas dampft, dann waren die Praxiseinheiten mit Tourplanung und Führen einer Radgruppe (das waren wir selbst) eine perfekt eingebaute Lüftung des Kopfs. Es war interessant zu beobachten, wie wir Teilnehmer uns sowohl als Guide als auch als “normale” Tourteilnehmende verhalten. Ich würde sagen, egal welche Vorkenntnisse jeder Teilnehmende mitbrachte, wir waren ein gutes Abbild der Gesellschaft. Der Austausch mit verschiedenen kommunal agierenden Stellen zum Thema Radverkehr und Verkehrswende hat meiner Meinung nach auch sehr zur Sensibilisierung für die Zukunft als Tourguide beigetragen. Ich bekomme im Nachgang ständig neue interessante Bilder von absurden Straßenführungen, Baustellen und verwirrenden und widersprüchlichen Beschilderungen. An dieser Stelle herzlichen Dank an Paul, der einige dieser Widersprüche in Aufkleberform verewigt hat. Das wäre eigentlich nicht erforderlich, da täglich neue Beispiele in „Lebensgröße“ aufgebaut werden.

Damit den gesetzlichen Vorgaben an einen Bildungsurlaub genüge geleistet wurde, waren die gesamten Inhalte der „Standard”-ADFC-Tourguide-Ausbildung auf fünf Tage verteilt, und somit konnte alles nach meinem Gefühl sehr entspannt und ohne Zeitdruck diskutiert werden. Ergänzt wurde das Ganze mit dem Austausch im Radhaus (Verzeihung: Rathaus) und in der Kreisverwaltung. (Da sind wir selbstverständlich immer mit dem Fahrrad hingefahren.)

Ich möchte mich an diese Stelle insbesondere bei Oliver für die Organisation und Durchführung des Kurses bedanken. Er hat mit seinem Fachwissen, Engagement und seiner Flexibilität ein tolles Format auf die Beine gestellt. Ich kann nur erahnen, was im Vorfeld für dicke Bretter zu bohren waren, um einen Bildungsurlaubskurs so auf die Laufräder zu stellen.

Ich fühle mich gut ausgebildet und freue mich ab nächstem Jahr (2027) ein paar neue Tourideen rund um Darmstadt umzusetzen.

Frisches und entspanntes Radfahren

Christian Hickel



Familienradtouren für sportbegeisterte Kids

Ein neues Angebot des ADFC Darmstadt-Dieburg



Foto: Sebastian Junge, KI-generiert

Radfahren macht Spaß – und gemeinsam mit anderen Kindern noch viel mehr. In der kommenden Fahrradsaison stellt der ADFC Darmstadt-Dieburg deshalb ein besonderes Angebot für Familien mit fahrradbegeisterten Kindern auf die Beine: Radtouren, die Bewegung, Gemeinschaft, Verkehrssicherheit und verschiedene Facetten des Radsports miteinander verbinden.

Dabei geht es nicht darum, möglichst viele Kilometer zurückzulegen. Die Kinder sollen erleben, wie vielseitig Fahrradfahren sein kann. Ob Mountainbike, BMX oder andere sportliche Disziplinen – bei unseren geplanten Touren wird es immer ein besonderes Ziel oder Highlight geben, das Lust auf mehr macht.

Gemeinsam unterwegs und sicher im Straßenverkehr

Eine wichtige Grundlage jeder Tour ist das sichere Verhalten im Straßenverkehr. Die Kinder lernen unterwegs ganz praktisch, worauf es beim Fahren in einer Gruppe, beim Überqueren von Straßen und im Umgang mit anderen Verkehrsteilnehmern ankommt. Dabei steht auf keinen Fall der „erhobene Zeigefinger" im Vordergrund, sondern die Freude am gemeinsamen Unterwegssein.

Gefahren wird auf kindgerechten und gut geplanten Strecken. Unterwegs sind ausreichend Pausen eingeplant, damit Zeit zum Erholen, Austauschen und natürlich auch für kleine Snacks bleibt. Die Touren sollen für die ganze Familie ein schönes Erlebnis sein – sportlich, aber ohne Leistungsdruck.

Radsport erleben statt nur davon hören

Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf dem Kennenlernen verschiedener Radsportarten. Geplant sind unter anderem Besuche von Trainingsmöglichkeiten wie einem Downhill-Park für Mountainbikes oder einem BMX-Funpark.

Dass gerade solche Ziele bei Kindern für Begeisterung sorgen, hat sich bereits in der vergangenen Saison gezeigt. Der erste Besuch eines BMX-Funparks wurde von den Kids mit großer Begeisterung angenommen. Die Kinder konnten neue Fahrtechniken ausprobieren, Hindernisse kennenlernen und erleben, was mit einem Fahrrad alles möglich ist. Die Stimmung war entsprechend: viel Spaß, leuchtende Augen und die einhellige Meinung, dass es unbedingt eine Fortsetzung geben muss.

Die Tour ist das Erlebnis – das Sport-Highlight die Belohnung!

Genau daran knüpfen wir an. Jede Veranstaltung wird als komplette Radtour geplant. Das bedeutet: Wir starten gemeinsam, fahren eine abwechslungsreiche Strecke, legen Pausen ein und erreichen schließlich unser besonderes Ziel. Dort wartet die jeweilige Fahrrad-Sport-Variante als Highlight.

Die Touren beginnen und enden immer auf dem Marktplatz in Griesheim. Wer möchte, kann aber natürlich auch bei den Veranstaltungen bleiben.

Je nach Möglichkeit sollen dabei auch professionelle Instruktoren eingebunden werden, die den Kindern Tipps geben und ihnen neue Bewegungsabläufe zeigen können. So können die Teilnehmerinnen und Teilnehmer nicht nur zuschauen, sondern aktiv ausprobieren und ihre eigenen Fähigkeiten weiterentwickeln.

Dabei ist uns wichtig, dass jedes Kind in seinem eigenen Tempo mitmachen kann. Es geht nicht um Wettbewerb oder darum, wer der Schnellste ist. Im Mittelpunkt stehen Spaß, gegenseitige Rücksichtnahme und die Freude daran, gemeinsam etwas Neues zu entdecken.

Wer kann mitfahren?

Das Angebot richtet sich an Familien mit Kindern, die bereits sicher Fahrrad fahren können. Da wir uns auch im Straßenverkehr und in sportlicherem Gelände bewegen, sollten die Kinder ihr Fahrrad sicher beherrschen und auch im Stehen fahren können.

Ein verkehrssicheres Fahrrad und ein Helm gehören selbstverständlich zur Grundausstattung. Je nach Tour können weitere Empfehlungen oder Voraussetzungen hinzukommen.

Termine und weitere Informationen

Die genauen Termine, Strecken und Informationen zu den einzelnen Veranstaltungen werden rechtzeitig auf der Homepage des ADFC Darmstadt-Dieburg (www.adfc-darmstadt.de) veröffentlicht.

Wir freuen uns auf viele neugierige, fahrradbegeisterte Kinder und ihre Familien. Denn vielleicht beginnt die nächste große Leidenschaft für BMX, Mountainbike oder einen anderen Radsport genau mit einer gemeinsamen Tour durch unsere Region.

Sebastian Junge



Urheber: ADFC

Sicher auf zwei Rädern

Das erste Fahrsicherheitstraining des ADFC Darmstadt-Dieburg

*Ein plötzlich auftauchendes Hindernis – und der Radfahrer muss blitzschnell reagieren. Ausweichen? Bremsen? Oder beides miteinander kombinieren? Dass kräftiges Ziehen an der Bremse allein in einer heiklen Situation nicht immer ausreicht, konnten zehn Teilnehmer*innen beim ersten RADSPASS-Fahrsicherheitstraining des ADFC Darmstadt-Dieburg im August selbst erfahren.*

Austragungsort war das Gelände der Jugendverkehrsschule in Bessungen. Dort bot der ADFC erstmals ein Fahrsicherheitstraining nach dem RADSPASS-Konzept an. Über den Winter hatten sich zwei Aktive des Vereins beim Landesverband zu RADSPASS-Fahrsicherheitstrainern ausbilden lassen. In anderen Bundesländern erfreut sich das Programm bereits seit einigen Jahren großer Beliebtheit – nun ist es auch in Hessen und in Darmstadt angekommen.

Im Vorfeld stand bei manchen Teilnehmer*innen durchaus die Frage im Raum: Was erwartet uns eigentlich? Fahrrad und Helm waren dabei – und nun?

Die Antwort darauf gab es in einem vierstündigen Training mit einer kurzen Pause. Nach der Begrüßung und einer Vorstellung des Programms ging es zunächst um scheinbar ganz alltägliche Dinge: Aufsteigen, Anfahren und Absteigen, richtiges Schalten und enge Kurven fahren. Manch eine*r fragte sich dabei vielleicht: Was soll ich hier noch Neues lernen? Und lohnt sich dafür wirklich die Zeit und die Teilnahmegebühr? Bereits nach den ersten Übungen zeigte sich: Ja, es gibt einige hilfreiche Tipps.

Aufwärmen und üben

Nach einigen Aufwärmübungen folgten der Sicherheitscheck am Fahrrad und die Überprüfung von Fahrradhelm und Sitz. Anschließend ging es in die Fahrpraxis. Dabei wurde unter anderem das richtige Schalten geübt und ausprobiert, wie sich das Fahrrad bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Fahrmanövern verhält.

Eine Übung hatte es besonders in sich: Im langsamen Fahrtempo musste mit einer Hand eine Pylone von einem Tisch genommen und einige Meter weiter wieder auf einem anderen Tisch abgestellt werden. In der Theorie klingt das ganz einfach. In der Praxis wurde schnell deutlich, wie viel Koordination, Gleichgewicht und Konzentration dabei gefragt sind.

Auch die Notbremsung wurde ausführlich thematisiert. Auf die Frage, worauf es dabei ankommt, lautete die erste Antwort sinngemäß: Ich sollte vor dem Hindernis sicher zum Stehen kommen. Doch auch die richtige Körperhaltung und die Verteilung der Bremskraft spielen eine entscheidende Rolle. Beides konnte anschließend praktisch ausprobiert und miteinander verglichen werden.

Der Abschluss zeigte eindeutig, dass im Straßenverkehrsrecht und bei den Verkehrsschildern nicht immer Einigkeit unter den Teilnehmer*innen herrschte. Auch hier gab es Gelegenheit, Fragen zu klären und Wissen aufzufrischen.

Das Trainer- und Betreuerteam freute sich im Anschluss besonders über die positiven Rückmeldungen: „Wir waren sehr positiv überrascht! Die Inhalte waren sehr vielfältig. Es wurden Themen angesprochen und trainiert, an die wir gar nicht gedacht haben. Umfassend, kurzweilig, lehrreich, interessant und von wirklich kompetenten Trainern und der Organisatorin durchgeführt. Und Spaß hat es obendrein gemacht!“ lobte am Schluss ein Teilnehmer.



Foto: Sara Tsudome

Sicher lenken und steuern durch enge Kurven will gut trainiert werden.

Positiv wurde die individuelle Betreuung hervorgehoben: „Besonders lobenswert fanden wir, dass auch eine Teilnehmerin individuell betreut wurde. Mit anderen Worten: Es wurde super auf die Bedürfnisse der Teilnehmer eingegangen."

Und auch praktische Tipps kamen nicht zu kurz: „Jede Frage beantwortet und viele hilfreiche Tipps gegeben“, sagte ein weiterer Teilnehmer. Eine Teilnehmerin fügte hinzu: „Wir haben viel mitgenommen und im Ernst: Auf dem Nachhauseweg hatte ich das Gefühl, wieder ein bisschen mehr mit meinem Bike zusammengewachsen zu sein. Wir würden es auf jeden Fall weiterempfehlen und geben euch einen großen Daumen hoch!“

So geht es weiter

Lenken und Steuern beim Kurvenfahren – gibt es dabei eigentlich einen Unterschied? Das können Interessierte gerne selbst herausfinden. Der ADFC Darmstadt-Dieburg plant, das vom Landesverband Hessen ins Leben gerufene Fahrsicherheitstraining fortzusetzen und das Angebot künftig noch zu erweitern. Die Ausbildung der Trainer und die Betreuung der Kurse werden vom ADFC Hessen wie auch in anderen Regionen übernommen.

Denn eines hat der erste Kurs deutlich gezeigt: Sicheres Fahrradfahren ist nicht nur eine Frage der Erfahrung – es lässt sich trainieren. Und das macht auch noch Spaß.

Sandra Gallei

Prävention für Radfahrende im Odenwaldkreis

Vortrag zur Fahrsicherheit und praktische Übungen mit Pedelecs gut besucht



Foto: Dorothea Daum

Gitti Zeller-Jäpel (vom ADFC, rechts im Bild) und Ralf Drexelius (von der Verkehrswacht, links im Bild) beim Vortrag.

Auf Nachfrage des Gesundheitszentrums Odenwaldkreis führte der ADFC Odenwaldkreis am 16. Juli 2026 mit der Kreisverkehrswacht Odenwald eine Präventionsveranstaltung für Radfahrende mit elektrischer Unterstützung durch, die von rund dreißig Personen besucht war.

So referierte Ralf Drexelius, Vorstand der Kreisverkehrswacht, gemeinsam mit Gitti Zeller-Jäpel und Dorothea Daum vom ADFC.

Gefährliche Situationen vorausschauend erkennen

Ralf Drexelius, der sehr erfahren in Präventionsmaßnahmen ist, verdeutlichte anhand einprägsamer Beispiele (Abbiegesituationen, Vorfahrtsregelungen, Achtsamkeit bei parkenden Autos bzgl. plötzlich geöffneter Autotüren – sogenannte Dooring-Unfälle –, u.v.m.), wie schnell es zu gefährlichen Situationen kommen kann. Ebenfalls erklärte er den Unterschied zwischen „Pedelec" (Fahrrad mit elektrischer Unterstützung bis 25 km/h) und „S-Pedelec" (verkehrsrechtlich betrachtet kein Fahrrad, sondern Kraftfahrzeug mit elektrischer Unterstützung bis 45 km/h, mit zusätzlich erforderlichem Versicherungskennzeichen, Typzulassung, Fahrerlaubnis und Helm).

Unerlässlich: ausgedehnte Probefahrt vor dem Kauf

Gitti Zeller-Jäpel und Dorothea Daum gingen neben den Komponenten eines Pedelecs und deren Pflege auf die Kaufentscheidung, das Fahrtraining (Bremsen, Anfahrtechniken, sichere Handhabe) und das Verhalten beim Gruppenfahren ein. „Bereits vor dem Kauf sollte man vielseitige Probefahrten durchführen und das Rad nur kaufen, wenn man sich auch wohl damit fühlt."

Viele Fragen der Besucher*innen bezogen sich beim Thema Rad-Auswahl insbesondere auf die Rahmen- und Sattelhöhe. So kann es bei traditionellen Herrenrädern (mit dem hohen fast waagerechten Oberrohr) vorkommen, dass eine sichere Standposition beim Warten an einer Ampel mit einem Knie schonenden Pedale-Sattel-Abstand nicht ideal vereinbar ist.

Üben für die sichere Fahrt

Rund die Hälfte der Teilnehmenden hatte auch Interesse an praktischen Übungen. Die meisten konnten hinterher an Erwachsenen-Angeboten der Polizei teilnehmen. Carina Oberle und Alexander Dörner, von der Polizei Südhessen, sind durch ihre Erfahrungen in der Jugendverkehrsschule sehr kompetent und vermittelten in aufgelockerter Form die sichere Handhabe des deutlich schwereren und schnelleren Fahrradtyps „Pedelec".

Dorothea Daum und Gitti Zeller-Jäpel

Der ADFC Odenwaldkreis auf Sommertour

Radtouristik, Verkehrspolitik und Geselligkeit im Einklang

Bei hochsommerlichen Temperaturen startete der ADFC Odenwaldkreis Mitte August seine erste Sommertour. Die Strecke führte die Mitglieder von Michelstadt durch das Mümlingtal bis nach Höchst, wobei ein kurzer Zwischenstopp im Café Dreieck für die nötige Abkühlung sorgte. Stephan Mertins leitete die Tour und zeigte neue Wege entlang des Mümlingtal-Radwegs.



Foto: Dorothea Daum

ADFC-Mitglieder beim Zwischenstopp während der Sommertour.

Auf dem Rückweg stand die Radinfrastruktur im Fokus: Kritische Stellen, die unübersichtlich oder insbesondere für Kinder gefährlich sind, wurden genau unter die Lupe genommen. Die Teilnehmenden nutzten die Gelegenheit, Erfahrungen auszutauschen und konkrete Ansätze für die Verbesserung der Infrastruktur zu sammeln.

In geselliger Runde fand die Sommertour auf dem Altstadtfest in Michelstadt ihren gelungenen Abschluss.

Dorothea Daum

ADFC Odenwaldkreis setzt verkehrspolitische Akzente

Gespräche in Mossautal und in Michelstadt

Der Vorstand des ADFC Odenwaldkreis setzt seine verkehrspolitische Arbeit vor Ort mit weiteren Gesprächen mit der Kommunalpolitik fort. Schwerpunkt dieser Gespräche ist und bleibt die rückständige Radverkehrsinfrastruktur im Odenwaldkreis.



Foto: Dorothea Daum

Radtour mit der SPD Mossautal: Vorderreihe, v.r.n.l.: Dorothea Daum (ADFC), Bürgermeister Andreas Mutschke, Daniel Weber (ADFC, mit weißem Hemd) mit Sohn (links vom Bürgermeister), Malte Feldmann (SPD) und Gitti Zeller-Jäpel (ADFC), ganz links: Herbert Krämer (SPD).

Radtour mit der SPD Mossautal

Die L 3260 zwischen Hüttenthal und Unter-Mossau ist für Radfahrende besonders schwierig und gefährlich. Seit einigen Jahren wird in Mossautal über einen Radweg zwischen beiden Ortsteilen diskutiert. Allerdings liegt ein Radweg entlang der Landesstraße erst in ferner Zukunft. Heute wird eine sichere Übergangslösung dringend benötigt.

Der ADFC Odenwaldkreis und die SPD Mossautal standen bereits vor der Kommunalwahl 2026 miteinander in Kontakt. Ende Juli verabredeten sie sich zu einer Radtour mit dem Bürgermeister von Mossautal, Andreas Mutschke, um schnell umsetzbare Lösungsansätze zu besprechen. Eine der besprochenen Optionen ist die Strecke, die nördlich von Hüttenthal unterhalb der Kläranlage den Mossaubach quert, über eine steile Steigung führt und in die Ortsstraße in Unter-Mossau mündet. Diese Route wurde getestet und für gut befunden. Die Steigung ist auch ohne Pedelec gut zu fahren. Allerdings müsste die Strecke instand gesetzt werden. ADFC-Vorstandsmitglied Daniel Weber unterbreitete hierzu einige Vorschläge, um Beschaffenheit und Oberfläche zu verbessern.

Herbert Krämer von der SPD leitete die Tour und informierte an mehreren Stationen zudem über die Geschichte Mossautals, geprägt durch Landwirtschaft, Bergbau, produzierendes Gewerbe und Industrie. SPD-Ortsvereinsvorsitzender Malte Feldmann, der die Tour organisiert hatte, wertete insbesondere die Teilnahme des Rathauschefs als positives Signal. „Der Ausbau des Radwegenetzes steht und fällt mit den politischen Verantwortlichen“, betonte er.

„Wir haben uns sehr über die Initiative des SPD-Ortsvereins und die Idee einer gemeinsamen Fahrradtour gefreut. Gerne können sich die Kommunen für Vor-Ort-Termine an uns wenden“, fügte ADFC-Vorstandsmitglied Gitti Zeller-Jäpel abschließend hinzu.

Michelstadt: Treffen mit den Grünen und eine offene Fahrradexkursion

ADFC-Vorstandsmitglieder Alexis Michael und Dorothea Daum trafen sich Ende September mit Vertretern der Michelstädter Grünen. Zukünftig wollen sie in den Bereichen Verkehrsprojekte und sichere Schulwege zusammenarbeiten. Die Förderung des Radverkehrs, die Reduzierung des Autoverkehrs und der Klima- und Umweltschutz sind weitere gemeinsame Ziele.

Am Tag der deutschen Einheit lud der ADFC Odenwaldkreis Mitglieder und interessierte Ortskundige zu einer Radtour in Michelstadt rund um diese Fragen: Welche Radroute führt am schnellsten in den Stadtteil Rehbach? Welche ist unter Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse realisierbar? Welche der Routen könnte gleichzeitig einer Verbindung ins Gersprenztal dienen? ADFC-Mitglied Tim Koch arbeitete verschiedene Routen aus. Eine erste Priorisierung erfolgte. Gespräche mit dem Ortsbeirat Rehbach und der Stadt Michelstadt sollen nun folgen.

Dorothea Daum



Foto: Dorothea Daum

Michelstadt, verkehrspolitische Radtour zum Stadtteil Rehbach, v.r.n.l.: ADFC Mitglieder Thomas Mohr, Tim Koch, Dieter Panzer und Felix Hoffmann.

Aktion Schul- und Stadtradeln 2026 im Odenwaldkreis

ADFC und Gewerbevereine Michelstadt/Erbach nach wie vor aktive Begleiter



Foto: Dorothea Daum

Zur Eröffnung Schul- und Stadtradeln 2026: Radkorso durch Michelstadt und Erbach.

Schulen sammeln viele Rad-Kilometer

Die Schule am Hollerbusch, Michelstadt, siegte beim diesjährigen Schul- und Stadtradeln vom 8. bis 28. Mai im Odenwaldkreis. Mit 9.888 Kilometern lag sie vor dem Beruflichen Schulzentrum, Michelstadt, (9.598 km) das im letzten Jahr den ersten Platz belegte.

Carolin Schnell, Sportverantwortliche der Schule am Hollerbusch, war begeistert von dem großartigen Ergebnis: „Die Kids waren super motiviert und die Ausfahrt mit den Viertklässlern nach Bad König und mit den Drittklässlern ins Dreiseetal waren die Highlights." Das ist eine gute Vorbereitung für diese Schule, die Bikeschool (*) wird.

Maxi aus der 4. Klasse fand die Wettfahrt zwischen Bad König und der Zeller Kreuzung „cool". Zudem drehten die „Hollis" in den Pausen viele Runden und fuhren in ihrer Freizeit mit den Familien.

Die Koordinatorin des Schul- und Stadtradelns in Michelstadt/Erbach und ADFC-Vorstandsmitglied Dorothea Daum leitete fünf Ausfahrten der Schulklassen der Schule am Hollerbusch und der Theodor-Litt-Schule, Michelstadt. Sie resümierte: „An das sehr gute Ergebnis aus dem letzten Jahr mit über 160.000 Kilometern im Odenwaldkreis kamen wir nicht heran. In diesem Jahr spielte das Wetter nicht mit: zu Beginn viel Regen und Ende Mai hochsommerliche Temperaturen."

Kritisch sieht sie das Freizeitverhalten vieler Jugendlicher, die lieber mit dem E-Scooter fahren als mit dem Fahrrad, und fügte hinzu: „Viele sind nur schwer zu animieren für ihre Gesundheit und den Klimaschutz aufs Rad zu steigen. Umso wichtiger ist es, mit den Jüngsten frühestmöglich zu beginnen."



Gute Resonanz in den Kommunen und bei zahlreichen Betrieben

Bei den Kommunen lag Michelstadt mit großem Abstand vor Erbach, Höchst und Reichelsheim. Insgesamt elf der zwölf Kommunen im Odenwaldkreis nahmen teil. In Höchst nahmen viele an der Radtour mit Bürgermeister Jens Fröhlich teil. Die Stopps waren mit Wissenswertem gefüllt, wie z. B. an der Biogasanlage in Dusenbach.

Das Finanzamt Michelstadt (3.695 km), Friseur Rodemich (3.097 km) und Profi Mertins (3.033 km) gehören seit einigen Jahren zum festen Firmenstamm am Standort Michelstadt. Erstmals nahm das Caffe des Amis mit seinem Riders Club teil und setzte sich auf Anhieb mit 4.707 Kilometern an die Spitze.

Gewerbevereine machen mit: Gutscheine für radelnde Kundschaft

Im nunmehr vierten Jahr begleiten die Gewerbevereine in Michelstadt und Erbach das alljährlich stattfindende Stadtradeln mit einer Aktion, um Einkaufen mit dem Rad in Michelstadt und Erbach attraktiv zu machen. Die Aktion will auch eine weitere Verknüpfung zwischen dem lokalen Handel und der vor Ort befindlichen Gastronomie schaffen.

Es wurden vom Handel Bierdeckel an alle Kunden verteilt, die während des Stadtradeln-Zeitraums ihre Einkäufe mit dem Rad erledigten. Diese Bierdeckel waren die „Radler"-Gutscheine, die die Kunden bis zum 31. August in den teilnehmenden Gastronomiebetrieben bei einem Mindestverzehr in Höhe von 15 Euro für ein Freigetränk einlösen konnten.

Die lokale Gastronomie trug zwar die Kosten für die Freigetränke, erhielt im Gegenzug aber radelnde Kund*innen aus dem lokalen Handel. Dabei konnte sie mit einen Mindestverzehr von jedem Gast sicher rechnen, der einen „Radler"-Gutschein einlösen wollte. So konnten sich der lokale Handel und die Gastronomie vor Ort durch die Aktion gegenseitig unterstützen, ohne nennenswerten Verwaltungs- oder Abrechnungsaufwand.

Die Aktion wurde durch Social-Media-Posts auf den Kanälen der Gewerbevereine und der Kulturämter der Städte Michelstadt und Erbach und einen Online-Flyer des Odenwaldkreises beworben.

Fahrradcodierung, Bicibus und Abschlussradtour

Die Polizei codierte Fahrräder und begleitete den Bicibus (**) der Schule am Hollerbusch in Michelstadt. Zum Abschluss des Schul- und Stadtradelns lud der ADFC Odenwaldkreis zur Radtour von Michelstadt nach Rosenbach ein. In Rosenbach informierte Bernhard Saul vom NABU Breuberg zum Erlebnispunkt „Hainstädter Aue" mit Mümlinghalbinsel. Dort haben er und weitere Ehrenamtliche ein außerordentliches Refugium für Tiere und Pflanzen geschaffen. Die Teilnehmenden waren begeistert und hätten gerne noch länger dort verweilt.

Dorothea Daum und Stefan Mertins

(*) https://bikepoolhessen.de/
(**) https://www.bicibus.de

Stadtradeln und Schulradeln

In Zukunft Sache der Kommunen

Die Aktion Stadtradeln erfreut sich einer beispiellosen Erfolgsgeschichte: 2008 wurde sie vom Klima-Bündnis ins Leben gerufen, um auf spielerische Art und Weise den Städten und Kommunen dabei zu helfen, ihre lokalen Radwege zu verbessern und mehr Menschen für das alltägliche Radfahren zu begeistern. 2015 wurde der Wettbewerb noch um die Aktion Schulradeln erweitert. Ab 2027 könnte die Lage – zumindest in Hessen – jedoch deutlich anders aussehen.

Die schwarz-rote hessische Landesregierung hatte in diesem Sommer Sparmaßnahmen für den Haushalt 2027 angekündigt und die ohnehin nur befristet bis 2026 genehmigte Übernahme der Teilnahmegebühren am Stadtradeln gestrichen. Die Landkreise, Städte und Gemeinden werden nun also selbst zur Kasse gebeten. Da diese jedoch auch eher kein Budget dafür übrighaben, ist die Teilnahme ab nächstem Jahr für viele Regionen in Hessen mit einem großen Fragezeichen versehen.

Beim Stadtradeln handelt es sich um einen freiwilligen, bundesweiten Wettbewerb für eine Dauer von 21 Tagen zur Förderung von Radverkehr, Klimaschutz und Lebensqualität, organisiert vom Klima-Bündnis e. V.. Der Bund hatte den bundesweiten Wettbewerb anfangs selbst mit einer 80-prozentigen Förderung finanziell unterstützt, ist aber mittlerweile ausgestiegen. Jede teilnehmende Kommune zahlt nun gestaffelt nach Größe einen Betrag von 720 bis 4.740 Euro. Als Entgegenkommen gibt es einen Rabatt von ca. 20 Prozent, wenn eine Kommune Mitglied im Klima-Bündnis ist.

Seit 2022 hatte das Land Hessen den Teilnahmebetrag der Kommunen pauschal übernommen, ohne eine Prüfung, ob Kommunen auch in der Lage wären, diese Kosten selbst tragen zu können. Aufgrund der aktuellen Einsparvorgaben wird diese pauschale Übernahme künftig allerdings nicht mehr angeboten. Das bedeutet, dass Kommunen, die weiterhin am Stadtradeln teilnehmen möchten, den Teilnahmebeitrag selbst tragen müssen.

Aber immerhin: Es sollen in Hessen weiterhin Mitarbeitende für das Schulische Mobilitätsmanagement eingesetzt werden, die auch das Schulradeln umsetzen. Zwar werde es keine 1:1-Betreuung vor Ort mehr geben, die Mitarbeitenden werden jedoch damit betraut, Unterlagen zu bündeln und zentral als Arbeitshilfe für interessierte Schulen zur Verfügung zu stehen. Auf diese Weise soll sowohl das Schulradeln als auch das Schulische Mobilitätsmanagement fortgeführt werden. Kindern und Jugendlichen soll so frühzeitig ein sicheres und eigenständiges Mobilitätsverhalten vermittelt werden.

Stadtradeln 2026

In Darmstadt beteiligten sich vom 8. bis zum 28. Juni in diesem Jahr 2.174 aktiv Radelnde und fuhren 444.849 km bei 50.384 Ausfahrten. Darmstadt erreichte damit in Hessen den 13. Platz. Die ersten drei Plätze nahmen Frankfurt am Main, der Kreis Groß-Gerau und der Landkreis Gießen ein. Die Preisverleihung für die Region fand am Sonntag, den 6. September im Rahmen des 15. Fahrradaktionstags auf dem Marktplatz statt. Der erste Gruppenpreis ging wie schon in den Vorjahren an die TU Darmstadt. Herzlichen Glückwunsch!

Dr. Anja Wagner

Die ersten Kilometer für das Stadtradeln 2026 wurden gemeinsam beim anschließenden Störradeln durch Itzehoe gesammelt.



Foto: Sophia Otto / Pressestelle Kreis Steinburg

Das war der Fahrradaktionstag 2026 in Darmstadt am 6. September auf dem Marktplatz













Fotos: Dr. Anja Wagner

Erster Fancy Women Bike Ride in Hessen

250 Teilnehmer*innen auf bunter, fröhlicher Fahrt durch Frankfurt

Ungewohnt farbenfroh ging es am 8. August auf dem Frankfurter Goetheplatz zu: Zur Premiere des Fancy Women Bike Ride (FWBR) in Hessen versammelte sich eine bunte Menge in schicken, teils außergewöhnlichen Outfits und geschmückten Rädern und radelte anschließend knapp 15 km quer durch die Stadt. Beim FWBR fordern Frauen selbstbewusst sicheren Raum im Straßenverkehr ein und machen sich für selbstbestimmte Mobilität stark.



Foto: Uli Molter

Viel Spaß hatten fancy women beim ersten Bike Ride in Hessen.

Ausgefallene Zubringer-Regionalzüge, Böschungsbrände, eine plötzlich gesperrte Mainbrücke, über die eigentlich die Route führen sollte – nichts konnte die zum Teil aus ganz Hessen angereisten Fancy Women (und Men) stoppen. Ab 13 Uhr füllte sich der Goetheplatz mit bunt gekleideten Menschen und fantasievoll geschmückten Fahrrädern. Manche legten auch vor Ort noch letzte Hand an und verschönerten ihr Rad mit Blumen, Girlanden, Luftballons und weiteren liebevollen Deko-Details. Um 14 Uhr ging es los mit drei kurzen Impulsen: Jutta Deffner, Mobilitätsforscherin am Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE), erläuterte aus wissenschaftlicher Sicht die Bedeutung des Fahrrads für die selbstbestimmte Mobilität und die Emanzipation von Frauen. Anja Zeller, verkehrspolitische Sprecherin des VCD Hessen, stellte anschließend Geschichte und Ziele des in Hessen noch neuen Demoformats Fancy Women Bike Ride vor, bevor Helga Hofmann, stellvertretende Landesvorsitzende des ADFC Hessen, die ca. 250 Teilnehmer*innen noch mit organisatorischen Infos versorgte und sie dann auf die ca. 15 km lange Strecke schickte.

Mobilität kann so schön sein!

Die Route führte auf einem abwechslungsreichen Kurs und umsichtig begleitet durch die Polizei durch die Innenstadt und einige nördliche und westliche Stadtteile. Viele der angereisten Nicht-Frankfurter*innen lobten die abwechslungsreiche Strecke, die ihnen ganz neue Seiten der Mainmetropole vor Augen und unter die Räder führte. Die von allen ersehnte Mainquerung mit dem Frankfurt-typischen Skyline-Panorama und das Museumsufer mussten aufgrund der besagten Brückensperrung (Fund eines verdächtigen Gegenstands) leider kurzfristig gestrichen werden – sie werden aber im kommenden Jahr nachgeholt. Diese Verkürzung tat der Freude am Fahren aber keinen Abbruch: Selten waren wohl so viele fröhliche Gesichter auf Frankfurts Straßen zu sehen wie an diesem Nachmittag. Sogar auf die in den vielen Staus wartenden Autofahrer*innen strahlte dies aus – etliche grüßten mit einem Lächeln zurück, genervtes Hupen blieb eher selten (wozu evtl. auch die respekteinflößende Polizeibegleitung beigetragen haben mag). Schwieriger waren zum Teil die Fußgänger*innen in Zaum zu halten, die immer wieder versuchten, durch den langgezogenen Korso zu huschen. Hier wurde wiederholt die Geschwindigkeit nachjustiert, um den Zug kompakter zu halten und die Lücken zu schließen.

Orgateam und Mitradelnde mehr als zufrieden

Befürchtungen über zu große Hitze und womöglich zu wenige Teilnehmer*innen hatten sich schnell zerstreut – die Temperatur war sommerlich, aber nicht zu heiß, und der Goetheplatz gut gefüllt, wohl auch dank des breiten Interesses der Medien vorab, das sich in zahlreichen Ankündigungen äußerte. Diese Premiere war eine rundum gelungene Veranstaltung, darin waren sich Organisatorinnen und Teilnehmende einig. „Wir haben heute ganz viel Begeisterung wahrgenommen. So etwas motiviert für das kommende Jahr", freute sich Dagmar Förster aus dem Frauennetzwerk des ADFC Hessen. Und eine Mitradlerin bestätigte: „Eine ruhige gemütliche Fahrt durch die Stadt. Wäre es nur immer so komfortabel!"

Weltweit etabliertes Format – zum ersten Mal in Hessen

Bei dem erstmals 2013 in Izmir durch die zwei Freundinnen Sema Gür und Pinar Pinzuti veranstalteten FWBR fordern Frauen ihren Platz im Stadtverkehr ein und machen sich für selbstbestimmte Mobilität stark. Außerdem feiern sie das Fahrrad als nachhaltiges Fortbewegungsmittel und setzen sich für eine lückenlose und sichere Infrastruktur für alle Radfahrenden ein. Heute zelebrieren so jedes Jahr zehntausende Menschen in mehreren hundert Städten weltweit die Selbstbestimmung, Sichtbarkeit und Lebensfreude von radelnden Frauen im öffentlichen Raum.

Die Idee, den FWBR endlich auch nach Hessen zu holen, bestand schon seit einigen Jahren – bis sich Anfang 2026 das jetzige Orgateam aus dem ADFC Frankfurt und dem Frauennetzwerk des ADFC Hessen heraus zusammenfand – Unterstützung von VCD Hessen, Radentscheid Frankfurt und Kidical Mass Frankfurt, um diese frische Fahrraddemo auf die Strecke zu bringen. Die erfolgreiche Premiere am 8. August war nur der Anfang – der nächste FWBR ist im August 2027 geplant.

Julia Krohmer

Rheinfähre Kühkopf

Auf zu neuen Ufern!



Foto: Verein zur Verbindung der Kulturlandschaften Altrhein und Insel Kühkopf e. V.

Die neue Kühkopf-Fähre bietet die Möglichkeit für autofreie Touren im Naturschutzgebiet.

Der Rhein ist auch zum Radfahren ein schönes Ausflugsgebiet. Umso schöner, wenn man auch von der einen auf die andere Seite übersetzen und dabei ein autofreies Naturschutzgebiet besuchen kann. Im Kühkopf-Gebiet mussten Anwohner und Reisende hierauf nun 13 Jahre warten. Doch jetzt tut sich etwas: Ein neuer Fährbetrieb von Guntersblum (Rheinland-Pfalz) zur Kühkopf-Knoblochsaue (Hessen) steht in den Startlöchern!

Der Verein zur Verbindung der Kulturlandschaften Altrhein und Insel Kühkopf e. V. arbeitet mit Hochdruck und Ausdauer an der Wiederinbetriebnahme einer Personenfähre für den Tourismus. Die schifffahrtspolizeiliche Genehmigung wurde von der Struktur- und Genehmigungsdirektion (SGD) Süd bereits vor einigen Monaten erteilt. Ein Fährschiff steht auch schon bereit: Es wurde ein kleines, wendiges Boot angeschafft, das Platz für bis zu zwölf Personen und zwölf Fahrräder bietet. Lastenräder und E-Roller sind allerdings ausgenommen und ein Fahrrad-Anhänger zählt als zusätzliches Rad. In den letzten Wochen galt es nun noch, an den Ufern mobile Anlegestellen einzurichten, was für die Inbetriebnahme notwendig ist.



Foto: Verein zur Verbindung der Kulturlandschaften Altrhein und Insel Kühkopf e. V.

Seit den 1950er Jahren steht die durch eine Rheinbegradigung im 19. Jahrhundert entstandene Kühkopf-Insel unter Naturschutz. Deshalb stellte die historische Fähre mit landwirtschaftlichem Schwerpunkt ihren Betrieb vor einigen Jahren ein, da für sie der Bedarf entsprechend zurückgegangen war. Mit der Reaktivierung soll nun aber bewusst eine natur- und tourismusbezogene Verbindung zwischen Rheinhessen und dem hessischen Altrhein-Naturschutzgebiet entstehen.

Für Radfahrende sind das völlig neue Optionen für Rundtouren zwischen Rheinhessen und Hessen. Da das riesige Naturschutzgebiet Kühkopf-Knoblochsaue für Autos komplett gesperrt ist, sind hier idyllische Touren ganz ohne Motorengeräusche möglich. Auch wer seine Touren ausweiten will, findet künftig neue Möglichkeiten: beispielsweise von Oppenheim mit der Fähre Nierstein nach Hessen übersetzen, quer durch die Riedwiesen und Auwälder des Kühkopfs fahren und schließlich wieder mit der Kühkopf-Fähre zurück auf die rheinland-pfälzische Seite nach Guntersblum gelangen.

Der Verein setzt sich bereits seit über zehn Jahren für die Wiederbelebung des Fährbetriebs ein. Neben den Genehmigungsverfahren war es am Ende auch eine Kostenfrage. Dann kamen noch Corona, die Rohstoffkrise und andere Hindernisse dazwischen.

Nun wurde mit der „Friesenfähre" eine relativ kleine, gebrauchte Fähre angeschafft, was aber angesichts der zur Verfügung stehenden Mittel gut realisierbar war: „An dieser Stelle sei bestätigt, dass wir unseren Finanzplan aus Eigenkapital, Krediten sowie Spenden- und Sponsorengeldern stemmen, ganz ohne EU-Fördermittel!", so die Information des Vereins.

Komfortabel soll es außerdem werden: Das neue Aluminium-Fährschiff verfügt über eine elektrohydraulische Bugklappe, sodass ein komplett barrierefreier Ein- und Ausstieg möglich ist. Da der Betrieb ehrenamtlich organisiert wird, werde die Fähre vor allem an Sommerwochenenden und Feiertagen im Einsatz sein.

Eine Überfahrt soll nach bisherigen Angaben für Gäste 3,50 Euro kosten, die Fahrradmitnahme 2,50 Euro. Der Betrieb ist für Mai bis Oktober an Samstagen, Sonn- und Feiertagen jeweils von 10 bis 18 Uhr geplant. Bei einer Fahrtdauer von etwas über fünf Minuten sollen drei bis vier Querungen pro Stunde angeboten werden, abhängig vom wetterbedingten Wellengang und Schifffahrtsverkehrsaufkommen. Vorbuchungen sind möglich, aber nicht nötig. Eine App befindet sich als bequeme Planungsoption in der Entwicklung.

Zusätzlich ist der Verein noch auf der Suche nach weiteren ehrenamtlichen Helferinnen und Helfern für den Fährbetrieb, idealerweise Schiffer im Ruhestand, die das Große Patent haben, oder bei der Wasserschifffahrtspolizei Aktive. Für alle anderen wäre eine längere Ausbildung nötig, was der Verein aber finanziert. Interessenten sind eingeladen, sich dafür an die Adresse info@kuehkopf-faehre.de zu wenden.

Dr. Anja Wagner

Erste Probefahrten sind erfolgt. Ab dem nächsten Frühjahr wird das Angebot durchstarten.

Hessische Grenzerfahrungen im Fahrradsattel

Zwei mehrtägige Radtouren im wilden Norden und Osten

Was tun, wenn die lang geplante Radreise ins Wasser fällt? Kein Grund, zu Hause zu bleiben! Ein Blick in Anja Zellers Tourenbuch „Hessen erradeln" inspirierte mich zu zwei spontanen Auszeiten auf dem Rad: erst entlang von Diemel, Weser und Fulda, danach mitten durch die Rhön. Das Fazit vorweg: Beide Touren bieten an den Landesgrenzen im Norden und Osten eine perfekte Mischung aus unberührter Natur, erstklassigen Radwegen und kulturellen Highlights.

Tour 1: Dem Wasser nach – Upland bis Fulda

Die Route (190 km): Usseln → Diemelradweg → Marsberg → Bad Karlshafen → Weserradweg → Hann. Münden → Fuldaradweg → Kassel.

Die Anreise verläuft entspannt: Mit der Bahn geht es in gut dreieinhalb Stunden von Darmstadt nach Usseln im Upland – direkt neben der Partyhochburg Willingen. Wer den Trubel links liegen lässt und stattdessen zwei Kilometer hinauf zur Diemelquelle radelt, wird mit dem perfekten Startpunkt belohnt. Von hier aus rollt man viele Kilometer – meist bergab – durch eine stille, wunderschöne Landschaft – vorbei am glitzernden Diemelsee, durch dichte Wälder und sanfte Täler.

Nach 40 Kilometern bietet sich das geschichtsträchtige Marsberg ideal für den ersten Etappenstopp an. Wer Zeit mitbringt, sollte das Besucherbergwerk Kilianstollen ansteuern oder die historische Festung Obermarsberg erkunden, die einen weiten Panorama-Blick über das Diemeltal freigibt.

Am nächsten Tag folgt die Route weiter dem Flusslauf, bis sich das Tal allmählich weitet. Über den sagenumwobenen Reinhardswald erreicht man nach ca. 75 km die barocke Planstadt Bad Karlshafen mit dem sehenswerten Hafenbecken, mit Hugenottenmuseum und Weser-Therme. Die Schlussetappe führt an der Weser entlang in das Fachwerk-Idyll Hann. Münden und von dort entlang der Fulda bis zum Ziel nach Kassel.

Das Radweg-Fazit: Die Infrastruktur auf dieser Strecke ist vorbildlich. Vor allem der Diemelradweg – eine mehrfach ausgezeichnete ADFC-Qualitätsradroute – überzeugt auf ganzer Linie. Einige wenige Steigungen seien jedoch nicht verschwiegen. Der Anstieg bei Padberg ist fordernd, aber er ist zum Glück kurz und oben wartet zur Stärkung ein Snackautomat …

Tour 2: Rundtour von Bad Hersfeld in die Rhön

Die Route (140 km): Bad Hersfeld → Solztalradweg → Philippsthal → Ulstertalradweg → Tann → Hilders → Milseburgradweg mit Milseburgtunnel → Haunetalradweg → Bad Hersfeld.

Startpunkt dieser zweiten Auszeit ist die Festspielstadt Bad Hersfeld. Von dort führt der Solztalradweg zunächst nach Philippsthal an der Werra. Hier wechselt die Route auf den Ulstertalradweg, der Kurs gen Süden nimmt – mitten hinein in das markante „Land der weißen Berge" des Kalireviers und weiter in das UNESCO-Biosphärenreservat Rhön.

Wer genügend Kraft in den Beinen oder Restkapazität im E-Bike-Akku hat, sollte bei Rasdorf/Geisa unbedingt den steilen Abstecher zur Gedenkstätte Point Alpha wagen. Selten wird die beklemmende Atmosphäre des Kalten Krieges so greifbar wie an diesem historischen US-Beobachtungsstützpunkt an der ehemaligen Grenze. Übernachtet habe ich nach diesem Exkurs im idyllischen Hilders, das dank minimaler Lichtverschmutzung einen wunderbar klaren Nachthimmel bietet.



Foto: Helga Hofmann

Schäfchen zur Rechten im Diemeltal.

Am nächsten Morgen wartet mein persönliches Highlight der Tour, die Durchquerung des Milseburgtunnels. Der 1,2 Kilometer lange, beleuchtete und angenehm kühle ehemalige Eisenbahntunnel ist ein echtes Erlebnis. Dahinter belohnt der Milseburgradweg die Mühen des langen Anstiegs: Über viele Kilometer gleitet man entspannt bergab durch eine Postkartenlandschaft.

Kurz vor Fulda folgt der Wechsel auf den Haunetalradweg, der über Hünfeld zurück nach Bad Hersfeld führt. Auch dieser Weg hat wunderschöne Passagen, aber ab Hünfeld wird man immer wieder an der verkehrsreichen B27 geführt. Daher würde ich bei einer Wiederholung direkt nach Fulda radeln oder in Hünfeld in die Bahn steigen.

Das Radweg-Fazit: Die Qualität der Wege ist hervorragend. Bei dieser Tour war ich mit Motor unterwegs und gerade bei Point Alpha war dieser hilfreich. Abgesehen davon sind die Steigungen dank der Bahntrassenradwege aber auch ohne Motor machbar.

Fazit

Mein persönliches Resümee: Man muss nicht weit reisen, um Schönes zu erleben. In Hessen warten viele Radreiseregionen darauf, entdeckt zu werden. Und da die Zimmersuche außerhalb der Hauptsaison sich als völlig unkompliziert gestaltete, steht auch spontanen Trips nichts im Wege.

Dabei präsentieren die Touren zwei ganz unterschiedliche Schokoladenseiten Hessens: Während Tour 1 ideal für Genießer*innen ist, die das entspannte Dahingleiten und die beinahe meditative Stille des Diemeltals suchen, punktet Tour 2 als echtes Erlebnis für diejenigen, die zeitgeschichtliche Spurensuche mit der rauen Schönheit der Rhön verbinden wollen. Lust bekommen? Die GPX-Tracks stelle ich auf Wunsch gerne zur Verfügung. Ich selbst freue mich schon, weitere Touren aus dem Buch „Hessen erradeln" (Societäts-Verlag) nachzuradeln.

Helga Hofmann

Kurz rezensiert

Immer Richtung Süden, Wiebke Lühmanns Radreise durch Afrika

Die Autorin, eine junge Frau aus Freiburg, ist 14 Monate lang mit dem Rad von Freiburg bis zum Kap der Guten Hoffnung an der südlichen Spitze Afrikas gereist. Die Reiseroute verlief zuerst quer durch Frankreich nach Bordeaux, ab dann mehr oder weniger stets am Atlantik entlang bis zum Ziel. Rund 20.000 km durch 22 Länder, davon 19 in Afrika.

Ein Land, ein Kapitel, so überschaubar ist das Buch gegliedert. Dahinter verbergen sich aber vier Ebenen, zwischen denen die Autorin ständig hin und her wechselt: Reisealltag, Persönliches, Land und Menschen, Geschichte und Politisches.

Vielfältiger Reisealltag

Ein im Buch wiederkehrendes Thema ist die Einreise in jedes Land. Fast überall brauchte sie ein Visum, das sie kurzfristig einholen musste. Bürokratie ist ja grenzenlos. Erstaunlich schnell wurden die Hindernisse manchmal sehr kreativ aufgehoben. Die Schotterpisten in der Sahara oder die Schlammpisten in Liberia müssen eigentlich ihr Rad auf eine harte Probe gestellt haben. Darüber verliert sie aber kein Wort.

Über sich selbst ist sie hingegen wortreicher: Die Idee einer solchen Reise war eigentlich zu zweit entstanden, als sie noch mit ihrem damaligen Freund zusammen war. Nach der Trennung entschied sie die Reise allein zu machen. Obwohl sie nur in wenigen kurzen Abschnitten ohne Begleitung unterwegs war, beschäftigte sie das Alleinsein auf der ganzen Reise. Sie beschreibt Kapitel für Kapitel eine lange Gratwanderung zwischen ihrer größten Angst vor der Einsamkeit, ihrer Sehnsucht nach Unabhängigkeit und ihrem Bedürfnis nach menschlicher Verbindung. Diese ständige Gratwanderung beeinflusste ihre Stimmung stark, brachte sie sogar manchmal fast zum Aufgeben.



Viele Bekanntschaften unterwegs

Sie erwähnt um die 50 Menschen mit Vornamen, darunter viele Frauen, die sie entlang ihrer Route kennenlernt. Einer davon sticht prominent hervor: Julien, eingefleischter Radreisender aus Frankreich, dem sie mitten in der Sahara zufällig begegnet und mit dem sie bis auf kurze Unterbrechungen acht Monate lang bis nach Namibia gemeinsam fährt. Julien ist schüchtern, vielleicht auch etwas wortkarg, und hat andere Interessen. Trotzdem werden sie schnell enge Freunde. Und vielleicht ein bisschen mehr, fügt die Autorin nebenbei hinzu, ohne Genaueres zu verraten. Wie auch immer: Diese innige Freundschaft hält beide auf Trab, wenn es mit dem Rad in unwegsamen Gebieten wegen körperlicher und mentaler Erschöpfung kaum mehr vorwärts geht. Beide streiten ab und zu miteinander, finden aber bald wieder zueinander und schaffen es durchzukommen. War diese bemerkenswerte Verbindung nur eine zweckmäßig geteilte Schicksalsgemeinschaft? Die Autorin bleibt hier einer klaren Antwort schuldig, lässt aber Gefühle flüchtig durchblicken.

Landschaften und koloniale Vergangenheit

Im Buch sind einige Bilder von den zahlreichen wunderbaren Landschaften und Naturerscheinungen enthalten, die die Autorin leidenschaftlich beschreibt. Keine Frage, die Erlebnisse mit der vielfältigen Natur dieses Kontinents können keinen Menschen kalt lassen. Interessanter wird es, wenn diese Landschaften an die koloniale Zeit erinnern, wie zum Beispiel in Ghana am Cape Coast Castle. Dieser Ort war ein Hauptumschlagplatz des Sklavenhandels im Dreieck Europa-Amerika-Afrika. Heute ist es Gedenkstätte und Mahnmal zugleich, das an die Ausbeutung von Millionen von Menschen durch die damaligen Kolonialmächte erinnert. An diesem Ort wird die Autorin politisch, indem sie Unabhängigkeit, statt bisher auf sich selbst bezogen, neu begreift. Dort wird ihr sehr bewusst, dass die Länder, die sie gerade bereist, lang und hart für ihre Unabhängigkeit kämpfen mussten.

Sie trifft während ihrer Reise, oft zufällig und/oder ungewollt, auf Sklaverei, Flucht und Migration, Ausbeutung von Umwelt und Natur, vielfältiges Elend, schwelende Bürgerkriege sowie bis heute noch lebendige Kolonialstrukturen. Vor allem begegnet sie immer wieder Frauen, die für ihre Rechte kämpfen. Dadurch entsteht aus diesem Buch ein durchwachsenes und widersprüchliches, wenn auch unvollständiges Bild von Afrika.

Fazit

Dass man die Welt per Rad entdecken kann, wissen wir, seitdem es Reise-Dia-Vorträge gibt. Frau Lühmann hat aus ihrer Radreise aber deutlich mehr als Bilder und Erinnerungen für einen Dia-Vortrag mitgenommen. Sie hat ihr eigenes Selbst als bewusst unabhängige junge Frau und die vielfältige Seele eines Kontinents im Umbruch erforscht. Gerade das macht ihr Buch absolut lesenswert und inspirierend.

Xavier Marc

Wiebke Lühmann
Immer Richtung Süden
20.150 Kilometer mit dem Rad von Freiburg nach Kapstadt
Delius Klasing Verlag, Bielefeld
223 Seiten, 24,90 €
ISBN 978-3-667-13203-1

Neues von der Eurobike

Zeit der Transformation

Zum fünften Mal traf sich die Fahrradbranche vom 24. bis 27. Juni 2026 in Frankfurt am Main zur 34. Ausgabe der Weltleitmesse Eurobike. Mit rund 800 Ausstellern, 15.130 Fachbesucher*innen und 8.970 Bike-Fans lag die Beteiligung aber nicht einmal halb so hoch wie zuvor. Ab nächstem Jahr soll sich nun das Konzept der Weltleitmesse ändern. Auch eine Konkurrenzveranstaltung steht mit der „towards tomorrow - European Bike Show" in Köln bereits in den Startlöchern.

Treiberthemen auf der diesjährigen Eurobike waren Softwarelösungen für eine bessere Vernetzung zwischen Fahrrad und Mensch, neue Antriebstechnologien sowie Lösungen im Bereich Sicherheit und Alltagstauglichkeit. So wurden deutlich mehr preiswerte Einstiegsmodelle im E-Bike-Segment angeboten sowie eine größere Anzahl an Light-E-Bikes mit geringerem Gewicht. Smarte Kompakt- und Lastenräder machten einen weiteren großen Anteil aus. Auch in Sachen Laufradgröße gibt es einen neuen Trend: 32 Zoll wurde als möglicher neuer Entwicklungsschritt für Gravel- und Mountainbikes vorgestellt und diskutiert.

Eurobike Awards für besonders innovative Produkte

Neben der Präsentation an den Ständen der Aussteller und verschiedenen interaktiven Plattformen wurden während der Messetage auch wieder die Eurobike Awards vergeben. Die begehrten Preise gingen in diesem Jahr an insgesamt 22 Gewinner in sieben Wettbewerbs-Kategorien.

Sieben Mal Gold für besonders herausragende und innovative Lösungen erhielten (in alphabetischer Reihenfolge):

- BikeFolder „Mr Spoke" (Kategorie Digitale Lösungen/Digital Solutions)
- Croozer „Kid Lykke" (Kategorie Zubehör/Accessories)
- Lion Bikes „Light 24" (Kategorie Fahrräder/Bikes)
- Nijland Cycling „Suelo" (Kategorie E-Bikes)
- Rohloff „E14 Solo" (Kategorie Komponenten/Components)
- Thule „Epos Parksecure" (Kategorie Zubehör/Accessories)
- T&D „Semi Solid State Battery" (Kategorie Komponenten/Components)

Der Green Award ging an das in Deutschland hergestellte Kinderlaufrad „Mika" des Herstellers Smoovotech aus regional produziertem Buchenholz und recyceltem Carbon-Komposit-Material. Die Award-Jury hob neben dem überzeugenden ökologischen Fußabdruck besonders das gelungene Design hervor.

Das australische Unternehmen „Foldee" erhielt zudem den Start-Up Award für sein gleichnamiges Falt-Cargobike mit großer Ladefläche über dem Vorderrad. Foldee will damit auch Menschen mit begrenztem Abstellraum einen einfachen Zugang zur Lastenrad-Mobilität ermöglichen und damit das Potenzial von Cargobikes als Autoersatz stärken.

Ab nächstem Jahr wird alles anders

Wie von der neuen Messeleitung angekündigt, wird die Eurobike auf die Veränderungen in der Branche – wegen des durch wirtschaftliche, verbandspolitische und klimatische Herausforderungen schwierigen Umfelds - reagieren und sich neu aufstellen.

Deutliche erste Signale sind der erst für September 2027 und dann doch schon für den 30. Juni bis 2. Juli angekündigte neue Termin sowie der Umzug ins Ostgelände innerhalb des Frankfurter Messegeländes in die Hallen 3, 4 und 5 rund um die Agora plus Freigelände, Forum und Festhalle. Künftig soll die Messe nach ersten Überlegungen zu einer zweijährlichen Ausrichtung weiterhin jährlich mit drei kompakten B2B-Tagen stattfinden.

Ab 2027 setzt die Eurobike konsequent auf Neuheiten, Innovationen und internationales Business. Hersteller, Zulieferer, Händler und weitere Marktakteure aus aller Welt sollen noch gezielter zusammenfinden – unterstützt durch neue Matchmaking- und Networking-Angebote sowie buchbare Meetingräume für vertrauliche Geschäftsgespräche. Dabei soll die Eurobike eine offene Plattform für Hersteller und Technologietreiber aus allen relevanten Märkten und Produktionsländern bleiben. Gerade bei Antrieben, Komponenten und neuen Technologien will der Veranstalter die globale Innovationsdynamik der Branche in ihrer ganzen Breite abbilden. Auch Ecomobility bleibt dabei ein wichtiges Wachstumsfeld – von Urban Mobility und Logistik über vernetzte Systeme bis hin zu neuen Mobilitätslösungen.

Gleichzeitig entwickelt sich mit der „towards tomorrow – European Bike Show" allerdings eine Konkurrenzveranstaltung, die auf dem Gelände der Koelnmesse vom 6. bis 8. September 2027 und damit einige Wochen nach der Eurobike ihre Premiere feiern will. Das neue Format plant Handel, Industrie, Zulieferer und Dienstleister aus Europa und der Welt zu einem jährlichen Treffen zusammenzubringen. Veranstalter ist die Koelnmesse. Der deutsche Zweirad-Industrie-Verband „ZIV – Die Fahrradindustrie" fungiert als Branchenpartner und Markeninhaber. Die Messe mit dem Leitmotiv „Von der Branche für die Branche" versteht sich als Plattform der gesamten Wertschöpfungskette und richtet sich laut eigener Ankündigung konsequent an ein Fachpublikum.

Weitere Informationen unter **www.eurobike.com** und **www.show.twrds.com**

Dr. Anja Wagner

Bikes in Aktion: Auf dem Test Track der Eurobike lassen sich auch praktische Erfahrungen mit den Neuheiten sammeln.



Foto: Fairnamic GmbH, Frank Baumhammel

Wie man sattelt, so sitzt man

Die Benutzerschnittstelle des Fahrrades: der Sattel

Auf jedem Fahrrad ist man an drei Punkten mit dem Rad verbunden: dem Sattel, den Pedalen und dem Lenker. Diese stellen die Benutzerschnittstelle zur Maschine Fahrrad dar, digitale Zugänge mal außen vor gelassen. In einer Artikelreihe möchte ich diese vorstellen. Hier geht es um den Sattel.

Der Sattel ist der intimste Teil der Fahrradkomponenten und am schwierigsten passend zu bekommen. Das liegt hauptsächlich an der sehr unterschiedlichen Physiognomie der Radlerin oder des Radlers. Das Gendern ist hier keine Kosmetik: am Hintern unterscheiden sich weibliche und männliche Körper deutlich, und das ist nicht sexistisch gemeint!

Wie sitzt man auf dem Rad?

Eigentlich sitzt man nicht mit dem Allerwertesten, sondern mit den Knochen drinnen. Die Beckenschaufeln haben am unteren Ende die sogenannten Sitzbeine und die am unteren Ende die Höcker. Leute, die Gymnastik machen, kennen sie. Auf den Sitzbeinhöckern sitzen wir (nicht nur) auf dem Sattel. Diese Knochenkanten sind mehr oder weniger gut mit Fett und Muskeln geschützt, der radelnde Mensch mehr oder weniger schwer und er wendet mehr oder weniger Kraft beim Fahren auf. Ja, das macht auch was aus! Die Last der Schwerkraft auf den Körper verteilt sich auf die drei oben genannten Punkte: trete ich kräftiger oder sitze ich mehr vornüber geneigt, dann ist die Last auf dem Sattel geringer, dafür auf den Pedalen und dem Lenker höher. Das ist der Grund, warum Rennradler und Triathletinnen mit einem teuren Etwas, 35g leicht, aus Carbon und knallhart, zurechtkommen. Sie sitzen windschnittig stark vornüber geneigt und treten, was das Zeug hält. Sie wollen ja die Bestzeit!

Auch auf einem Liegerad hat man an drei Punkten Kontakt mit dem Rad. Der Sattel, hier ein Sitz, ist nur viel größer, und die Probleme verlagern sich vom Hintern auf den Rücken. Der Unterschied in der Fläche ist hier gut zu erkennen.
Der Rennradsattel ist geteilt und kann mit einer Verstellschraube in der Breite angepasst werden. So sollte man die korrekte Sitzbreite finden können.



Foto: Burkhard Walger

Gemütlich?

Häufig herrscht die irrige Meinung vor, eine aufrechte Position auf dem Rad wäre bequem. Das gilt nur für die Arme! Zum einen muss die S-förmig gekrümmte Wirbelsäule aufrecht gehalten werden und das Becken kippt nach vorn, zum anderen übernehmen die Arme kaum noch Last, man stützt sich ja nicht mehr auf dem Lenker ab. Die fehlende Last muss jetzt der Popo übernehmen, das klassische Bürostuhlproblem. Wenn jetzt der Stuhl, äh ich meine, der Sattel nicht perfekt passt und die Last verteilt, ist Ärger unvermeidbar.

Wie finde ich den besten Sattel?

Weil wir alle so unterschiedlich gebaut sind, geht nichts über Messen und Probieren. Am ehesten kann man den Abstand der Sitzbeinhöcker messen. Darauf muss der Sattel angepasst sein. Die Sitzbeinhöcker sollten exakt auf die Sitzpolster passen.

Zum Messen des Abstands kann man dicke Wellpappe oder Hartschaumstoff nehmen und sich mal kräftig drauf setzen, so dass die Eindrücke der Sitzbeinhöcker sichtbar werden. Nun kann man in aller Ruhe den Abstand zwischen den tiefsten Punkten der Kuhlen messen. Der muss gleich dem Abstand zwischen der Mitte der Sitzpolster sein.

Hart oder weich: das ist hier die Frage!

Ein weiterer Radlermythos sagt, ein weicher Sattel sei bequem. Dass das so nicht stimmen kann, merkt man, wenn man den Unterschied zwischen einer zarten Person von 45 kg und einem 100-kg-Monster betrachtet. Eine optimale Härte für alle gibt es nicht. Je schwerer jemand ist, desto straffer muss der Sattel gepolstert sein. Die Polsterung soll den Druck verteilen, und wenn sie zu weich ist kann sie das nicht, dann sitzt man auf der Sitzschale. Deshalb der Tipp: Eher einen strafferen Sattel nehmen, man verschätzt sich immer!

Wenn Sie meinen, Sie haben den optimalen Sattel gefunden, dann sollten Sie ihn unbedingt ausprobieren, und zwar nicht nur fünf Minuten um den Block, sondern mal mindestens eine Stunde. Wie, so lange fahren Sie nie? Machen Sie es trotzdem. Gute Fahrradläden, auch online, räumen einem eine ausreichende Probezeit ein oder garantieren eine Rücknahme innerhalb gewisser Zeitgrenzen. Sparen Sie nicht, gute Sättel sind nicht billig, sondern preiswert!

Schlafende Genitalien

Das soll jetzt hier nicht schlüpfrig werden, aber das Problem kennen bestimmt einige Männer und auch Frauen. Bei sportlicher und ergonomisch optimaler nach vorn geneigter Position kann es in dem edlen Bereich schon mal taub werden. Moderne Sättel haben auch dagegen ein Rezept.

Ein Sattel soll so austariert sein, dass er waagerecht ist, wenn man drauf sitzt. Wenn das Becken nach vorn kippt, kann es für die Nervenbahnen am Schambein eng werden. Dann werden sie

eingeklemmt und quittieren das mit Taubheitsgefühlen. Um das zu verhindern, haben gute moderne Sättel in der Mitte eine Vertiefung oder gar ein Loch. Dadurch soll das Schambein vom Druck entlastet werden.

Hin und her, auf und ab

Die Sattelhöhe ist die wichtigste Einstellung. Eine gute Anfangseinstellung hat man erreicht, wenn das Bein auf dem ganz unten stehenden Pedal gerade eben gestreckt ist und der Fuß so auf der Pedale steht, dass er vorn und hinten gleich weit herausragt. Dann passt es, wenn er beim Fahren mit dem vorderen Fußballen auf die Pedale drückt.

Ein Sattel lässt sich aber auch vor- und zurückschieben. Das ist etwas Geschmackssache, aber wenn man auch hier die Ergonomie betrachten will, sollte der Unterschenkel senkrecht sein, wenn das Pedal ganz nach vorn zeigt. Ist das nicht möglich, ist der Rahmen zu klein oder groß. Dann muss man probieren. Grundsätzlich gilt, je tiefer der Sattel und umso weiter vor der optimalen Position, desto anstrengender wird das Fahren. Der Sattel ist definitiv zu hoch, wenn man beim Pedalieren mit dem Becken seitlich hin und her kippt.

Auch auf dem Fahrrad kann man die Benutzerschnittstelle anpassen. Einen angenehmen Sitz und gute Fahrt wünscht …

Burkhard Walger

Mountainbike-Gipfelsprint

Sonntagmorgen, Mitte Juni, 9 Uhr, Sperbergrund Alsbach – was machen da über 50 Mountainbiker, alle ohne Motorunterstützung unterwegs?

Georg Rausch, Vorsitzender des TV1898 Alsbach, gab zu dieser Uhrzeit den Startschuss für den Mountainbike-Gipfelsprint als Auftakt der Wettbewerbe im Rahmen des 55. Melibokuslaufs.

Der Mountainbike-Gipfelsprint fand bereits zum dritten Mal statt und zieht jedes Jahr immer mehr Radlerinnen und Radler an.

Nach dem Startschuss gab es eigentlich nur eine Richtung: nach oben, lag das Ziel doch knapp vor dem Aussichtsturm des Melibokus. Auf ebenen Passagen zwischendurch hörte man Radelnde sich unterhalten, auf Steigungen war eher nur das Atmen der Sportler zu hören.

Insgesamt sind bei diesem Event 13,4 km per Rad zurückzulegen, dabei geht es 450 m bergauf und zwischendurch auch ein paar Abfahrten, in Summe 130 m bergab.

Die hervorragend ausgezeichnete Strecke startet auf einem breiten, zweispurigen Waldweg, der im Laufe der Zeit auch enger wird, zwischendurch und unter dem Gipfel ist ein Überholen auf einer dann einzelnen Spur kaum mehr möglich. Das macht aber auch nichts, denn erstens fahren alle MTBler, Gravelbiker und andere Radler sehr rücksichtsvoll und zweitens hat sich das Teilnehmerfeld bis zu den engeren Passsagen schon gut auseinandergezogen.



Foto: Günter O. Effinowicz

Oben am Gipfel hinter der Ziellinie herrscht gute Laune!

Das frühsommerliche Wetter war top – kein Regen und nicht zu warm –, die trainierten Sportler*innen waren im Ziel alle durchweg zufrieden, es gab Erfrischungen gegen den Durst und es warteten Fotografen.

Meist war in den vielen laufenden Gesprächen herauszuhören: „Da sind wir nächstes Jahr wieder dabei."

Gangolf Schrimpf

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:
Xavier Marc und Burkhard Walger, KI-generiert

Bild Editorial:
Torsten Willner
Auflage:
2000 Exemplare
Anzeigenschluss 1-2027:
29. April 2027
Redaktionsschluss 1-2027:
15. April 2027
Internet:
https://www.magazin-kettenblatt.de
E-Mail:
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

Sparkasse
Darmstadt und Dieburg