

kettenblatt

fahrradmagazin für südhessen

2/2025 | 12. Jahrgang | 15. November 2025



Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

der ADFC ist eine Lobby-Organisation, das ist auch vom Bundesverband unbestritten. Eine solche Organisation soll die politischen Entscheidungsträger im Sinne des Ziels der Lobbyarbeit informieren und ja, auch beeinflussen. Nun sind die Ziele des ADFC nicht gerade im Sinne von Big Money: menschenfreundlicher Verkehr, Umweltschutz, Gesundheitsförderung. Deshalb kann der ADFC nicht allzuviel für die Lobbyarbeit bezahlen und ist auf die Arbeit freiwilliger Frauen und Männer angewiesen: „Lobby als Hobby“ gewissermaßen.

Für das Hobby tut man so einiges, aber manchmal muss man seine Ziele auch überdenken. Deshalb zieht sich Klaus Görger nach acht Jahren in der Redaktion des Magazins Kettenblatt zurück und verabschiedet sich auf Seite 19. Andere ADFC-Aufgaben wird er aber weiter wahrnehmen. Vielen Dank für Deine Hilfe, Klaus.

Im Sinne der Lobby als politische Kontrollinstanz ist das Interview mit Lutz Köhler (CDU), erster Kreisbeigeordneter des Landkreises Darmstadt-Dieburg, auf Seite 3 zu verstehen. Es ist uns immer ein Anliegen, die Meinungen von Politikerinnen und Politikern zu veröffentlichen, so dass Sie sich, liebe Leserinnen und Leser, ein Bild machen können. Wenn das die Entscheidung bei der nächsten Wahl im Sinne des Ziels des Vereins beeinflusst, soll uns das recht sein.

Rein freiwillige Arbeit von Aktivistinnen und Aktivisten ist der Start des BiciBus in Darmstadt, den der ADFC Darmstadt-Dieburg mit dem VCD Darmstadt zusammen durchführt (Seite 5). Auch diese Aktion hat einiges an Vorbereitung gekostet, ist aber erfolgreich und öffentlichkeitswirksam gestartet.

Der ADFC „mischt“ sich natürlich auch bei Planungsprojekten zum Thema Verkehr ein, ganz im Sinne der Lobbyarbeit. Annelie von Arnim berichtet auf Seite 6 über das Projekt „ZukunftMobil“ und Xavier Marc über den neuen Nahverkehrsplan der DADINA. Das Ziel dieser Projekte ist unter anderem eine Verbesserung des ÖPNV und des nicht motorisierten Verkehrs.

Nicht nur in Sitzungen engagiert sich der ADFC, sondern macht auch konkrete Arbeit. Deshalb beteiligt er sich an der Ermittlung von Defiziten in den Straßen von Darmstadt in Zusammenarbeit mit anderen Vereinen und Bündnissen, die die Verkehrswende erreichen wollen (Seite 7 und 8).

Es ist immer wieder motivierend, wenn die „Lobbyarbeit“ zu positiven Veränderungen führt, auch wenn sie bescheiden er-

scheinen. So ist das auch bei der neuen Fahrradstraße in Griesheim (Titelbild und Seite 9).

Als Ausgleich zur ADFC-Arbeit hat Helga Hofmann eine Radreise nach Utrecht gemacht und berichtet aus dem „gelobten Land“ der Radlerinnen und Radler (Seite 10).

Wer hart arbeitet, darf auch feiern. Auf Seite 11 können Sie ein paar Impressionen vom diesjährigen Sommerfest sehen. Auch das hat einiges an Vorarbeit gekostet. Die Organisation des Festes haben ebenfalls aktive Mitglieder des Vereins in einem „Festkomitee“ geleistet. Vielen Dank auch dafür.

Zwei Veranstaltungen, die durch den ADFC mit angeschoben wurden, sind mittlerweile Selbstläufer geworden: das STADTRADELN (Seite 12) und der Fahrradaktionstag in Darmstadt (Seite 13). Beide werden aktuell durch das Mobilitätsamt Darmstadt maßgeblich organisiert. Der ADFC nutzt diese Veranstaltungen, um Präsenz zu zeigen. Auch das wird von vielen aktiven Mitgliedern getragen.

Mit viel Engagement hat sich dieses Jahr der ADFC Odenwaldkreis gegründet und ist mit Elan in die Arbeit gestartet (Seiten 15 und 16). Die erste öffentliche Veranstaltung mit dem Verkehrswende-Experten Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann war jedenfalls gut besucht (Seite 17).

Ganz konkret kann man als ADFC TourGuide für unsere Mitglieder und alle anderen Fahrradfreundinnen und -freunde aktiv werden. Der Artikel auf Seite 17 soll Interessierte auf den Geschmack bringen.

Dienstleistungen für unsere Mitglieder gehören auch zu unserer Arbeit. So bietet Jürgen Sampel ein Fahrsicherheitstraining an (Seite 18) und ich habe über meine Lieblingstechnik, die Scheibenbremse, geschrieben (Seite 14).

Burkhard Walger



Inhalt

Editorial.....	2
Im Gespräch mit Lutz Köhler.....	3
Der BiciBus.....	5
Darmstadt plant die Mobilität der Zukunft.....	6
Neuer Nahverkehrsplan der DADINA.....	6
Qualitätscheck Fuß- und Radverkehrsnetz Darmstadt.....	7
Griesheim hat eine Fahrradstraße!.....	9
Unterwegs in Utrecht.....	10
Save the Date: Do. 12. März 2026.....	11
Impressionen vom ADFC-Sommerfest 2025.....	11
STADTRADELN 2025.....	12
Das Aktionspotential des ADFC Darmstadt-Dieburg.....	13

Wer bremst, verliert	14
Der Vorstand des neu gegründeten ADFC Odenwaldkreis stellt sich vor.....	15
Der ADFC Odenwaldkreis stößt vieles an.....	16
Viel Publikum für den ADFC Odenwaldkreis.....	17
TourGuide werden.....	17
Fahrsicherheitstraining beim ADFC Darmstadt-Dieburg.....	18
... und tschüss.....	19
ADFC-Radreiseanalyse 2025.....	19
Impressum.....	19

Im Gespräch mit ...

... Lutz Köhler (CDU), Erstem Kreisbeigeordneten des Landkreises Darmstadt-Dieburg ...

... über die Herausforderungen von heute und die Mobilität von morgen

Magazin Kettenblatt: *Wie oft und wo fahren Sie Rad? Fühlen Sie sich dabei überall entspannt und sicher?*

Lutz Köhler: Ich fahre gerne Rad, sowohl im Alltag als auch mit der Familie. Mit kleinen Kindern kann man auf den Feldwegen rund um meinen Wohnort Weiterstadt gut fahren. Zwischen Weiterstadt und Darmstadt sieht es aber anders aus. Hier liegt noch einiges an Arbeit vor uns.

Welche Funktion hat der erste Kreisbeigeordnete im Landkreis? Wofür ist er zuständig?

Um es kurz zu bringen: Er ist der Vize-Landrat und wird vom Kreistag gewählt. Im Landkreis Darmstadt-Dieburg hat er auch ein eigenes Dezernat, das für Schulen und Bildung, ÖPNV, Umwelt- und Naturschutz, Denkmalschutz, Landwirtschaft, Regionalplanung, Dorf- und Regionalentwicklung sowie das Abfallwesen zuständig ist.

Fast zehn Jahre lang waren Sie Vorsitzender der CDU-Fraktion im Kreistag. In ihrem gemeinsamen Verkehrskonzept aus dem Jahr 2019 erklärten die CDU-Kreisverbände Darmstadt und Darmstadt-Dieburg die Radverkehrsanbindung der Stadt Darmstadt mit den Umlandkommunen als „wichtiges Thema“. Wie wichtig ist dieses Thema heute für Sie?

Das Thema ist wichtig. Und die Zusammenarbeit mit der Stadt Darmstadt, insbesondere seitdem Paul Wandrey Mobilitätsdezernent ist, ist deutlich besser geworden. Wir beide wollen den Verkehrsfrieden. Wir wollen allen Nutzerinnen und Nutzern ein bestmögliches Angebot bieten. Im Juni 2025 haben Paul Wandrey und ich eine gemeinsame Radtour rund um Darmstadt unternommen. Dabei haben wir neben guten Beispielen auch erkannt, dass mancherorts für den Radverkehr noch viel zu tun ist, wie zum Beispiel zwischen Darmstadt und Weiterstadt. Hier besteht ein enormes Potential für alltagstaugliche Radverbindungen.

Sie sprechen vom „Verkehrsfrieden“. Was meinen Sie damit?

Wir brauchen gute Verkehrsmittel. Das muss nicht immer das Auto sein, das kann natürlich auch der ÖPNV oder das Fahrrad sein. Man muss aber akzeptieren, dass Menschen in der einen oder der anderen Situation entscheiden, dass das Auto das beste Verkehrsmittel für sie ist.

Besonders in Großstädten werden Verkehrsmittel gegeneinander ausgespielt. Zum Beispiel in der Darmstädter Innenstadt, wenn Straßen in der Breite um eine Spur reduziert werden, um künstlich Staus zu produzieren und die Benutzung des Autos unattraktiv zu machen.

Das will ich nicht mitmachen. Wir sind ein freiheitliches Land und jede*r Bürger*in kann grundsätzlich frei entscheiden, welches Verkehrsmittel er oder sie nutzen möchte.

Sind Sie mit dem aktuellen Umsetzungstempo des 2018 beschlossenen Radverkehrskonzepts des Landkreises zufrieden?

Dieses Radverkehrskonzept ist ein wichtiger Handlungsrahmen für die verschiedenen Akteure, mit denen sich der Landkreis einigen muss: die Stadt Darmstadt, die Städte und Gemeinden im Landkreis Darmstadt-Dieburg und Hessen Mobil.



Bildrechte: Landkreis Darmstadt-Dieburg

Lutz Köhler (CDU), erster Kreisbeigeordneter des Landkreises Darmstadt-Dieburg.

Es müssen sich also alle Partner dahinter einfinden, um zu Lösungen zu kommen. Bedingt durch die aktuell schlechte wirtschaftliche Lage ist der finanzielle Spielraum momentan auch eingengt. Deswegen haben wir dicke Bretter zu bohren – und das braucht Zeit. Dennoch ist aus dem Konzept von 2018 schon einiges auf den Weg gebracht worden.

Welche Lücken sollen im hiesigen Radverkehrsnetz aus Ihrer Sicht möglichst bald geschlossen werden?

Der Landkreis ist federführend bei der Planung für den Umbau des Semder Kreuzes (B45) und die Ortsumgehung (B38) von Groß-Bieberau. Da werden auch Radwege mitgeplant. In Mühltal zwischen Frankenhausen und Waschenbach ist ein Radweg entlang der Kreisstraße schlicht unbezahlbar. Trotzdem müssen wir dort eine Lösung finden, zum Beispiel durch den Wald.

Die Koalitionspartner CDU und SPD im Landkreis Darmstadt-Dieburg haben sich für die Legislaturperiode 2021–2026 darüber vertraglich geeinigt, „die Verkehrswende zu gestalten“. Was wurde davon umgesetzt?

Wir haben unseren Schwerpunkt beim ÖPNV gesetzt. Das betrifft die langfristigen Planungen für die Erweiterung des Straßenbahnnetzes, nach Weiterstadt, Groß-Zimmern über Roßdorf, und nach Riedstadt. Das betrifft auch den Ausbau der Odenwaldbahn sowie Verbesserungen auf der Bahnlinie RB75 zwischen Aschaffenburg und Wiesbaden über Darmstadt.

Busverbindungen ab Babenhausen haben wir über Schaaheim bis ins Bayerische erweitert. Außerdem verkehrt demnächst die Busverbindung aus Riedstadt über Eschollbrücken nach Darmstadt im Halbstundentakt. Der ÖPNV in Weiterstadt und Erzhäusen soll auch umstrukturiert werden.

Der DADI-Liner wird in Groß-Umstadt und Otzberg sehr gut angenommen. Aber dort, wo ein guter ÖPNV bereits vorhanden ist, wie in Weiterstadt oder Griesheim, stößt er auf eine geringere Nachfrage. Daraus ziehen wir nun die Lehren für den weiteren Ausbau dieses Angebots.

Und wir haben zusammen mit den Kommunen die Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV in Form von Abstellanlagen an Haltestellen und Bahnhöfen weiter ausgebaut.

Im selben Koalitionsvertrag haben CDU und SPD vereinbart, dass die Zertifizierung der Kreisverwaltung als fahrradfreundlicher Arbeitgeber angestrebt werden soll. Können Sie uns über den Umsetzungsstand etwas sagen?

Zunächst haben wir im Rahmen unseres betrieblichen Mobilitätsmanagements das Jobticket eingeführt, das im ganzen RMV-Gebiet gilt und eine Mitnahmeregelung enthält. Diese Mitnahmeregelung ist für unsere Mitarbeitenden gegenüber dem Deutschlandticket, das diese Regelung nicht bietet, ausschlaggebend gewesen.

Ferner haben wir eine Dienstvereinbarung über Dienstrad-Leasing abgeschlossen und für unsere Mitarbeitenden an unseren Standorten überdachte und abschließbare Fahrradabstellanlagen mit Fördermitteln des Landes errichten lassen. Seit kurzem gibt es auch Reparaturstationen.

Die Zertifizierung als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ wäre eine Aufgabe für unser Zentralamt gewesen, das aber momentan mit der Digitalisierung unserer Verwaltung stark ausgelastet ist. Deshalb haben wir bisher auf diese Zertifizierung verzichtet. Trotzdem sind wir als Arbeitgeber mit vielfältigen Mobilitätsangeboten schon gut aufgestellt.

Klimaneutral bis 2050 soll der Landkreis werden, ist auch im Koalitionsvertrag zu lesen. Sind wir immer noch auf dem Weg dorthin?

Wir sind auf einem guten Weg dorthin.

Die allermeisten Gebäude des Landkreises sind Schulen. Dort investieren wir heute so viel wie nie zuvor und reduzieren den Energieverbrauch erheblich.

Außerdem haben wir beschlossen, jedes Jahr 500.000 Euro in die Nachrüstung von Bestandsgebäuden mit Photovoltaikanlagen zu investieren. Neue Gebäude werden ebenfalls mit PV-Anlagen und moderner Wärmepumpentechnik ausgestattet. Gutes Beispiel dafür ist die Carlo-Mierendorff-Schule in Griesheim, die dank Geothermie und PV-Anlage die erste CO₂-emissionsfreie Schule im Landkreis ist.

Welchen Beitrag soll der Verkehrssektor zum Erreichen dieses Ziels leisten?

Im Bereich des ÖPNV setzen wir gemeinsam mit der HEAG Mobilo auf batteriebetriebene Busse. Kritisch anzumerken ist allerdings, dass die alte Bundesregierung die Förderung von E-Bussen leider eingestellt hat.

Das hat uns hart getroffen. Denn ein E-Bus ist im Betrieb zwar günstiger als ein Diesel-Bus. Dieses Ersparnis kann aber die viel höheren Anschaffungskosten nebst Investition in die Ladeinfrastruktur nicht ausgleichen. Die Wirtschaftlichkeit des E-Busses ist nur mit Zuschuss gegeben.

Das Pendeln kann dank Homeoffice reduziert werden. Das hat uns Corona gezeigt. In diesem Sinne haben wir das Glasfasernetz des Landkreises ganz stark ausgebaut.

Homeoffice bringt nebenbei auch eine bessere Vereinbarkeit von Familie und Beruf und ermöglicht eine effizientere Nutzung von Büroflächen und Einrichtungen. Das Modell wird flächendeckend im Landratsamt ausgerollt. Und dadurch reduzieren wir natürlich Gebäudefläche und Betriebskosten.

An vielen Schulen gefährdet der motorisierte Hol- und Bringverkehr Kinder und Jugendliche, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind. Das Land Hessen hat jüngst ein Handy-Verbot an Schulen erlassen. Würden Sie sich als Schulträger ähnliche Befugnisse wünschen, um diesen Hol- und Bringverkehr einzudämmen?

Prinzipiell finde ich es ganz wichtig, dass Kinder alleine zur Schule gehen. Das dient der Persönlichkeitsbildung und der Selbstständigkeit der Kinder. Allerdings endet unsere Zuständigkeit als Schulträger an der Grundstücksgrenze. Für den Verkehr vor den Schulen sind die Städte und Gemeinden zuständig.

Für den Neubau von Schulen streben wir einen Campuscharakter an, wo das direkte Vorfahren bis vor die Tür baulich unmöglich ist. Aber die meisten Schulen, die wir haben, sind Bestandsgebäude, meistens in der historischen Ortsmitte. Es ist natürlich ohne Rücksicht auf die vielen anderen Verkehrsinteressen dort schwierig, die Durchfahrt zu verbieten, auch wenn Städte und Gemeinden mehr gesetzliche Handlungsspielräume dafür hätten.

Bei der Schulwegeplanung ist der Schulträger auch ganz raus. Laut Schulgesetz ist dies Aufgabe der pädagogischen Schulleitung zusammen mit den Städten und Gemeinden und der Polizei.

Welche Rolle soll aus Ihrer Sicht der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in der Förderung des ländlichen Raums einnehmen? Was wurde in dieser Legislaturperiode hier umgesetzt?

Der Entwicklung des ländlichen Raums stehen Fördermittel des Landes Hessen und der EU zur Verfügung. Diese Fördermittel sind nicht für die Planung und den Bau von Radwegen vorgesehen, dürfen aber für Fahrradabstellanlagen in der Dorfmitte abgerufen werden, was in dieser Förderperiode der Dorf- und Regionalentwicklung bei uns mehrfach auch geschehen ist.

Kandidieren Sie bei der Kommunalwahl 2026 erneut als Spitzenkandidat der CDU für den Kreistag?

Das entscheidet meine Partei zu gegebener Zeit.

Herr Köhler, vielen Dank für das Gespräch!

Das Gespräch führten Annelie von Arnim und Xavier Marc Anfang September 2025.

Lutz Köhler

- Jahrgang 1982, lebt in Weiterstadt, verheiratet, zwei Kinder
- Studium der Rechtswissenschaften an der Johannes-Gutenberg-Universität in Mainz, Referendariat am Landgericht Darmstadt, zweites juristisches Staatsexamen (2011)

Berufliche Stationen:

- Hessisches Ministerium für Wissenschaft und Kunst: Referent für Bau- und Liegenschaften
- Hessisches Ministerium des Innern und für Sport: Tätigkeiten u.a. im Polizeiwesen und später im Glücksspiel- und Geldwäscherecht, ab 2019 Leiter des Referats Glücksspiel und weitere Aufgabenbereiche
- Seit 2022 Erster Kreisbeigeordneter des Landkreises Darmstadt-Dieburg

Politisches Engagement:

- Mitglied der CDU seit 1998
- Vorsitzender der CDU Weiterstadt (2006–2017)
- Stadtverordneter in Weiterstadt seit 2001, seit 2009 Fraktionsvorsitzender
- Kreistagsabgeordneter im Landkreis Darmstadt-Dieburg (2008–2021), davon neun Jahre als Fraktionsvorsitzender
- Mitglied der Regionalversammlung Südhessen seit 2016

Ehrenamtliches Engagement:

- Aktiv in verschiedenen Vereinen und Initiativen, u.a. im Karnevalverein Weiterstadt, im Förderverein Schloss Braunschardt sowie im Evangelischen Arbeitskreis der CDU

Der BiciBus – ein klares Statement für smarten, soften Verkehr

Gemeinsam radeln bringt Schwung in die Schulmobilität

Was 1998 in Belgien begann und über Spanien nach Deutschland kam, rollt seit September als gemeinsames Projekt von ADFC und VCD auch durch Darmstadt – und das mit Rückenwind von Verkehrssicherheit, Gesundheits- und Klimaschutz und Kinderrechten.

Was ist ein BiciBus?

Der Begriff BiciBus (spanisch bici = Fahrrad, bus = Bus) beschreibt eine organisierte Fahrradgruppe von Schulkindern, die ähnlich dem ÖPNV-Buslinienetz zu vorbestimmten Zeiten auf vordefinierten Strecken (mit Zu-/Ausstiegspunkten) gemeinsam zur Schule radeln. Die Idee stammt aus Brecht bei Antwerpen. In Bogota und Barcelona nahm das gemeinsame Radeln auf dem Schulweg Schwung auf. Inzwischen wird weltweit in fast 500 Städten, davon rund 50 in Deutschland, gemeinsam zur Schule geradelt. In Frankfurt gibt es bereits drei Routen. Schulen und Einrichtungen können sich dort für „BiciBus-Strecken“ bewerben.

Was sagt die Straßenverkehrsordnung (StVO)?

Ab 16 Personen bildet der BiciBus einen Verband und ist als ein zusammenhängendes Fahrzeug zu betrachten. Sobald die ersten über eine Ampel fahren, folgt der ganze Verband. Nebeneinanderfahren ist nicht nur erlaubt, sondern, um den Verband möglichst kompakt zu halten, erwünscht. Radfahrende in einem BiciBus nutzen regelkonform eine komplette Fahrspur der Straße. Kinder unter 8 Jahren, die sonst auf dem Gehweg fahren müssten, dürfen so sicher im Verband auf der Straße mitradeln. Eine Anmeldung ist nicht notwendig. Gleichwohl hat die Polizei den Start in Darmstadt abgesichert und damit nicht nur zur Sicherheit der Kinder beigetragen, sondern den Erlebnischarakter wesentlich gesteigert.

Mit dem Rad zur Schule – klimaschonend, gesund und wunderbar

Das Robert Koch-Institut (RKI) betont in seinem Bericht „Gesund unterwegs – Aktive Mobilität als Gesundheitsressource“, das große Potenzial von Schulwegen als alltägliche Bewegung:

- Stärkung der motorischen Fähigkeiten – wichtig für Körperkontrolle und Unfallvermeidung
- Verbesserung der Konzentrations- und Aufmerksamkeitsfähigkeit, Schlafqualität und mentaler Gesundheit
- Durch Stärkung des Immunsystems, Knochen- und Muskelaufbau und Herz-Kreislauf werden Zivilisationskrankheiten wie Diabetes Typ 2, Depressionen, Angststörungen und Übergewicht vorgebeugt.

Wer morgens mit dem Rad in Bewegung kommt, startet besser in den Schultag – körperlich und geistig. Wenn Eltern hingegen ihr Kind aus Angst vor dem Verkehr mit dem eigenen Auto zur Schule bringen, hindern sie ihr Kind daran, verkehrssicheres Verhalten einzuüben.

Der erste BiciBus in Darmstadt

Mitte September war es soweit: Der erste Darmstädter BiciBus rollte mit 35 Radelnden von der Heimstättensiedlung zur Lichtenbergschule. Der zweite BiciBus folgte Ende Oktober.

Der Schulweg ist mit maximal drei Kilometern Länge ideal fürs Fahrrad und wird von vielen genutzt. Doch die Schulwegsicherheit lässt zu wünschen übrig: Die Radwege sind meist zu schmal, oft in schlechtem Zustand und bergen insbesondere



Foto: Heiga Hofmann

Kinder haben das Recht, auch allein so sicher wie nur möglich unterwegs zu sein!

durch Autotüren (Dooring) eine akute Gefahr; die Kreuzung Heidelberger/Rüdesheimer Straße ist ein seit Langem bekannter Unfallhäufungspunkt.

Die ersten beiden BiciBusse setzten also nicht nur ein Zeichen für sichere Schulwege, sondern machten auch sichtbar, wo die Stadt dringend nachbessern muss. Die hervorragende Zusammenarbeit mit der Polizei, die die Gruppe am 15. September und 27. Oktober professionell begleitete, trug zum Erfolg des Projekts bei.

„Die politisch Verantwortlichen haben bis heute keine einzige der Maßnahmen des 2022 mit viel Aufwand erstellten Schulmobilitätsplans der Lichtenbergschule umgesetzt“, moniert Jörn Strüber, der an der Lichtenbergschule für Verkehrssicherheit zuständig ist.

VCD und ADFC fordern von allen Verantwortlichen, dass Kinder jeden Tag sicher und stressfrei auf täglichen Wegen unterwegs sein können.

Jährlich werden über 30.000 (2024: 33.214) Kinder im Straßenverkehr verletzt, über 100 (2024: 110) getötet. Dies sollte uns allen Tempo 30 und eine bessere Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr wert sein. Wie gefährlich das Elterntaxi selbst für das eigene Kind sein kann, zeigt die Unfallstatistik: 33 Prozent aller Kinder verunglücken als Insasse in einem Pkw!

Während die Parteien in Darmstadt sich auf den Kommunalwahlkampf 2026 vorbereiten, sollten sie sich an den radelnden Kindern und an den Maßnahmen in Frankfurt orientieren. Dank der Kooperation von Bildungsdezernat, Mobilitätsdezernat und der Initiative BiciBus.de können sich Frankfurter Schulen für die Einrichtung neuer BiciBus-Routen bewerben. Vorbildlich!

Kinder haben das Recht, so sicher wie nur möglich unterwegs zu sein. Unter anderem, wenn sie gemeinsam und sicher, gut geübt und selbstbestimmt zur Schule radeln.

Oliver Weiß und Jörn Strüber

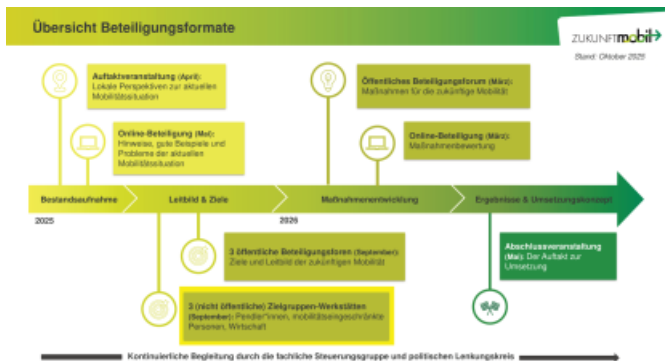
Darmstadt plant die Mobilität der Zukunft – mit dem Sustainable Urban Mobility Plan

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt arbeitet seit 2024 an einem umfassenden Mobilitätskonzept: dem „Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)“, der von der EU vorgeschrieben ist. Ziel ist es, bis Mitte 2026 einen strategischen Rahmen für eine nachhaltige, sichere und klimafreundliche Mobilitätsentwicklung zu schaffen – für die Stadt und die gesamte Region.

Der SUMP, in Darmstadt unter dem Projektnamen „ZukunftMobil“ geführt, betrachtet alle Verkehrsformen: Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Auto, Sharing-Angebote und Wirtschaftsverkehr. Dabei geht es nicht nur um Infrastruktur, sondern auch um Lebensqualität, Klimaschutz und die bessere Vernetzung zwischen Stadt und Umland – insbesondere mit dem Landkreis Darmstadt-Dieburg. Die Stadt informiert unter <https://www.darmstadt.de/leben/mobilitaet/massnahmen-und-projekte/zukunftmobil> ausführlich über das Projekt.

Der ADFC und etwa 30 weitere Interessensverbände bilden eine Steuerungsgruppe. Auf der ersten Sitzung definierten die Teil-

Mit öffentlichen Veranstaltungen und Online-Umfragen sollen Bürgerinnen und Bürger an dem Projekt beteiligt werden.



Grafik: Wissenschaftsstadt Darmstadt

nehmenden Erwartungen und Ziele:

- **Auf Bestehendem aufbauen:** Vorhandene Konzepte nutzen, laufende Projekte weiterentwickeln.
- **Umsetzung zählt:** Maßnahmen sollen realistisch geplant und konsequent umgesetzt werden.
- **Mut zur Veränderung:** Neue Mobilitätslösungen wagen, auch beim Autoverkehr.
- **Lebensqualität steigern:** Weniger Lärm und Schadstoffe, mehr Grün und gerechte Flächenverteilung.
- **Verkehr für alle:** Sicher, barrierefrei und frei wählbar – für alle Altersgruppen und Bedürfnisse.
- **Radverkehr:** Zentrales Planwerk (Hauptgrundnetz) für ein sicheres Radwegenetz inklusive Qualitätskriterien erstellen und überprüfen, Hauptverbindungen Radverkehr innerstädtisch für Studierende verbessern.
- **Stadt und Umland verbinden:** Rad- und ÖPNV-Netze gebietsübergreifend denken.
- **ÖPNV ausbauen:** Attraktive Angebote und passende Infrastruktur für Stadt und Landkreis.

Auf der zweiten Sitzung wurde eine Bestandsanalyse vorgestellt. Im Hauptnetz erhielten 115 km das Prädikat gut und 55 km das Prädikat optimierungs- oder stark optimierungsbedürftig – also mehr als doppelt so viele positive wie negative Bewertungen. Das wäre schön, aber leider ist es nach unserer Erfahrung nicht so. Wir werden uns daher auch 2026 dafür einsetzen, dass die Bedürfnisse des Radverkehrs realistisch dargestellt werden.

Wer hier etwas bewegen will, ist herzlich eingeladen, sich aktiv einzubringen – auch 2026 gibt es noch Workshops und eine Online-Beteiligung. Bei Interesse schreibt uns bitte eine Mail oder informiert Euch auch gerne bei der Stadt.

Annelie von Arnim

Neuer Nahverkehrsplan der DADINA

ADFC setzt sich mit Forderung zur Fahrradmitnahme teilweise durch

Die Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (DADINA) ist die lokale Nahverkehrsgesellschaft des Landkreises Darmstadt-Dieburg und der Stadt Darmstadt. Sie wurde 1997 als gemeinsamer Zweckverband des Landkreises und der Stadt gegründet und ist verantwortlich für die Planung und Koordination des lokalen ÖPNV.

Die DADINA, wie alle andere Nahverkehrsorganisationen in Hessen, ist gesetzlich verpflichtet, spätestens alle fünf Jahre einen Nahverkehrsplan (NVP) aufzustellen. Der letzte NVP der DADINA ist 2024 abgelaufen, ein neuer für 2025 und danach wurde im Mai dieses Jahres entworfen. Wie gesetzlich vorgeschrieben, wurde ein Anhörungsverfahren gestartet, zu dem der ADFC Darmstadt-Dieburg eingeladen wurde.

Dieser Einladung sind wir gefolgt. Wir mussten feststellen, dass der vorliegende Entwurf des NVP überhaupt keine Angaben zur Fahrradmitnahme im Bereich der DADINA enthält, worauf wir mit dieser Stellungnahme reagiert haben:

„Der ADFC Darmstadt-Dieburg e. V., als Interessenvertretung der Radfahrenden in der Stadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg, erinnert hier an die geltende kostenlose (und sehr beliebte) Fahrradmitnahme im Bereich des RMV und fordert

von der DADINA hiermit ein, dass in den Kapiteln 4.6 (Seite 21) und 6.4.11 (Seite 45) des NVP 2025 entsprechende Anforderungen an die Fahrzeuge des ÖPNV (insbesondere ausreichende Mitnahmekapazitäten) hinzugefügt werden.

Ferner möchte der ADFC Darmstadt-Dieburg e. V. mit Nachdruck anregen, dass im Schienenersatzverkehr die Fahrradmitnahme zukünftig – mindestens zeitweise bei niedrigerem Fahrgastaufkommen – ermöglicht wird.“

Unsere Forderung wurde teilweise anerkannt. Nun steht im überarbeiteten NVP-Entwurf (Kap. 6.4.15) ausdrücklich, dass die Fahrradmitnahme möglich ist, wobei Fahrgäste mit Rollstuhl, Gehhilfe oder Kinderwagen Vorrang haben. Das entspricht mehr oder weniger dem aktuellen Status quo. Unsere Forderung zur Fahrradmitnahme im Schienenersatzverkehr wurde hingegen deswegen nicht berücksichtigt, weil sie „nicht Gegenstand dieses Nahverkehrsplans“ sei.

Der NVP muss übrigens vom Kreistag und Stadtparlament noch beschlossen werden, um rechtskräftig zu werden. Das Thema ist damit (noch) nicht vom Tisch.

Xavier Marc

Qualitätscheck Fuß- und Radverkehrsnetz Darmstadt - Nebenstraßen

Mit der Radstrategie hat sich die Wissenschaftsstadt Darmstadt 2019 zur Notwendigkeit einer „Verkehrswende und einer nachhaltigen Verkehrspolitik“ bekannt. Das Stadtparlament hat damit das Ziel bekräftigt, Darmstadt zu einer „fahrradfreundlichen Stadt“ zu machen „mit einer einladenden und sicheren Infrastruktur für alle Menschen, die Radfahren wollen“. Zur Erreichung dieses Ziels macht die Radstrategie Vorgaben zu Qualitätsstandards und eröffnet Handlungsfelder für die städtische Radverkehrspolitik.

Darmstadt ist eine Stadt der kurzen Wege, die sehr gut zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden können. Doch dazu braucht es eine andere Art von Wegenetz, als es der Bestand bietet. Darmstadt hat das erkannt und in den letzten Jahren einige gute Projekte umgesetzt, die dazu führten, dass mehr Menschen Rad fahren oder zu Fuß gehen: Der Fußgängerverkehr stieg zwischen 2012 und 2023 von 28 auf 32 Prozent, der Radverkehr von 17 auf 27 Prozent. Der Autoverkehr hat in dieser Zeit von 37 auf 27 Prozent abgenommen.

Die Entwicklung geht in die richtige Richtung. Dennoch gibt es weiterhin gefährliche Stellen auf Darmstadts Straßen und es fehlen durchgängig sichere Wegenetze für ungeschützte Verkehrsteilnehmende.

Defizite an Hauptstraßen

Diese haben der *Radentscheid Darmstadt* und die Initiative *Darmstadt fährt Rad* bereits 2019 und 2022 dargestellt. Ungeschützte Radwege, schlechte Oberflächen oder Kreuzungen, die zu schnellem Fahren verleiten oder an denen Radfahrende nicht ausreichend sichtbar sind, gehören zu Kriterien, die dazu führen, dass solche Strecken von der Masse der Radfahrenden eher gemieden werden. 2025 haben Verbände wie der *ADFC Darmstadt-Dieburg*, der *Fuss e. V. Ortsgruppe Darmstadt*, der *VCD Kreisverband Darmstadt-Dieburg*, der *Radentscheid Darmstadt* und die Initiative *Darmstadt fährt Rad* damit begonnen, den Zustand der Nebenstraßen aufzunehmen und zu analysieren. Ziel der Analyse ist die Neuentwicklung von sicheren Verkehrsnetzen für alle Verkehrsteilnehmende, die es den Nutzerinnen und Nutzern ermöglicht, ihre Verkehrsmittel künftig ohne Einschränkungen selbst auszuwählen. Die Einbeziehung der Nebenstrecken wird dabei helfen, Handlungsbedarf für das gesamte Straßennetz aufzuzeigen und Maßnahmen zu priorisieren.

Vorbereitung der Aktion

Zur Vorbereitung gab es mehrere Treffen, bei denen sich die Beteiligten sehr schnell auf eine gemeinsame Vorgehensweise verständigten. Einverständnis bestand darin, Freiwillige einzuladen, die Analyse bevorzugt vor der eigenen Haustür, aber gerne auch in anderen Stadtteilen durchzuführen und die Ergebnisse zu übermitteln. Daraufhin hatten die Initiativen im Frühjahr 2025 dazu aufgerufen, bei der Analyse zu helfen. Die Qualität des Straßennetzes für Fußgänger*innen und Radfahrende scheint vielen Darmstädter*innen am Herzen zu liegen. Das Feedback war erstaunlich groß. Dem Aufruf sind ca. 50 Darmstädter*innen gefolgt. Vielen Dank schon mal dafür an dieser Stelle. Viele Freiwillige haben mittlerweile die Mehrzahl der ca. 1.100 Straßenabschnitte befahren, Breiten gemessen, die Oberflächenqualitäten und andere Parameter aufgenommen. Mithilfe einer selbst entwickelten App erfolgte diese Datenerhebung einfach per Handy. Die Daten können somit zentral gesammelt und aus-



Foto: Timm Schwendy

Selbst die schmalsten Fußwege werden zugeparkt!

gewertet werden. Bei den befahrenen Streckenabschnitten handelt es sich nur um eine Auswahl der gesamten Strecken im städtischen Nebennetz. Neben dem gesamten Fahrradradwegenetz des *Schulradroutenplaners Hessen* (<https://www.schulradrouten.de/map/>) wurden Strecken aus dem Straßennetz der Grundschulwegepläne und weitere ergänzt.

Die Fertigstellung der Befahrung sowie die Auswertung der Daten steht noch aus. Wer noch bei der Streckenbefahrung oder der Auswertung unterstützen will, kann sich gerne unter info@darmstadtfaehrrad.org melden.

Rückmeldungen von der Datensammelaktion

Es wurden übrigens inzwischen in 660 Straßen(abschnitten) Daten erhoben. 389 Straßen sind noch in Arbeit, weitere 18 suchen noch Aktive.

Um ein Stimmungsbild zu erhalten, haben wir die Freiwilligen gebeten, uns eine Rückmeldung über ihre Motivation, Beobachtungen, Erfahrungen usw. zu geben. Die eine und der andere gaben uns Statements, die wir hier gerne (in Auszügen) wiedergeben:

Lea Wagner beschreibt ihre Motivation und Eindrücke zur Datensammlung:

- Motivation: Ich ärgere mich schon lange über die Gehwegparker, die die Gehwege versperren, sodass ich mit meinem Kinderwagen auf die Straße ausweichen muss. Dagegen wollte ich etwas tun.
- Es ist sehr befriedigend für die Allgemeinheit etwas Ehrenamtliches zu tun.
- Es hat genieselt und ich bin etwas nass geworden.
- Ich saß öfter am Straßenrand, um etwas zu notieren. Und ein paar Leute haben mich gefragt, was ich da mache. Einer ist sogar aus seinem Haus rausgekommen, weil er mich durchs Fenster beobachtet hatte. Nachdem ich das den Leuten erklärt hatte, waren aber alle zufrieden.
- Es ist schon frappierend, wie breit die Straßen sind, wie viel Raum sie einnehmen und wie schmal dagegen die Gehwege und Radwege sind.

Das ist eine geniale Aktion zur raschen und effektiven Erfassung der Istzustände, leider hatte ich viel zu wenig Zeit.

Holger Werschick schreibt:

Ich finde zunächst die gesamte Erfassung sehr hilfreich und toll, dass Timm hier die Initiative ergriffen hat. Mich ärgert persönlich sehr die Situation im Woogsviertel, wo mein Sohn seinen Schulweg hat und nahezu alle Straßen auf dem Weg von der Elly zum Gartenhort sehr stark zugeparkt sind. Zum Teil stehen sogar Autos komplett auf dem Gehweg. Insbesondere sind auch Kreuzungsbereiche zugeparkt und die Übergänge, die der Gartenhort für den Weg gewählt hat, weil dort eigentlich niemand steht (z. B. Halteverbot, Einfahrt etc.) teilweise auch zugeparkt sind. Besonders krass finde ich zum Beispiel auch die Kreuzung vor dem Darmstädter Schnitzelhaus, wo die Lieferfahrzeuge quasi den ganzen Tag auf dem Kreuzungsbereich parken, obwohl dort eindeutig Parkverbot herrscht. Aber das ist nur eines der Beispiele.

Bei der Analyse selbst fand ich es interessant, in den Straßen, in denen ich nicht regelmäßig unterwegs bin, mir mal das Fuß- und Radwegenetz anzusehen und zu erleben, wie unsinnig die Wege für Fußgänger teilweise sind. Wenn man mit Kinderwagen oder Rollator unterwegs ist, sind das schon ganz schöne Herausforderungen. Persönlich fand ich es auch interessant, mich mit den ausgewiesenen Schul- und Fahrradrouten in der Stadt auseinanderzusetzen. Das war mir zum Teil gar nicht bekannt bzw. bewusst. Leider finde ich, dass man da gar keinen Unterschied feststellen kann bezüglich der Straßensituation. Es gibt dort weder weniger Gehwegparken noch bessere Einsehbarkeit oder Fahrradstraßen, sodass man sich schon fragt, warum die Stadt diese Routen eigentlich definiert und was sie damit vielleicht eigentlich mal vorhatte.

Erschreckend fand ich außerdem, wie stark auch in weiter außen liegenden Gebieten der Stadt teilweise selbst bei ausreichender Verfügbarkeit von Platz auf der Straße dennoch Gehwege zugeparkt werden. Das ist wirklich unnötig!

Ich bin nun wirklich gespannt, was die Auswertung ergibt und wie die Stadt reagieren wird.

Die Rückmeldungen von Anwohnern die mich gefragt hatten, was ich dort mache, waren übrigens positiv und interessiert.

Janpeter Meindl war in der Innenstadt unterwegs:

Meine Messungen bezogen sich ausschließlich auf die dicht besiedelten Innenstadtbereiche. Die Situation für die Nichtautofahrer bewegt sich hier im Bereich gefährlich bis unzumutbar. Das aufgesetzte Parken und die Menge der Autos sind gerade für diese engen Räume nicht mehr akzeptabel. Hier müssen gänzlich neue Strategien her, wie dies im Konsens mit den Auto-

„Markierungen sind nur Empfehlungen!“ ist hier das Motto.



Foto: Timm Schwendy

fahrer*innen gelöst werden kann. Auf eine Einsicht der derzeit verantwortlichen handelnden Personen bei der Stadt Darmstadt wage ich jedoch kaum zu hoffen.

Der Qualitätscheck ist wichtig, weil die umweltfreundlichsten Fortbewegungsarten oft immer noch sträflich von der Politik vernachlässigt werden.

Helga Hofmann hat sich mit dem kompletten Projekt auseinandergesetzt:

Ich mache bei diesem Projekt mit, weil ich davon überzeugt bin, dass die Verkehrswende Zahlen, Daten, Fakten braucht. Mit der Erfassung der Nebenstraßen sorgen wir genau dafür. Wir schaffen eine Grundlage, auf der man politisch argumentieren kann.

Neben der Sachebene spielt für mich aber auch der zivilgesellschaftliche Aspekt eine Rolle. Man sieht hier, was sich erreichen lässt, wenn sich die verkehrspolitischen Initiativen und Verbände zusammenschließen. Darmstadt hat über 1.000 Nebenstraßen. Für eine Einzelperson wäre deren Erfassung eine Herkulesaufgabe. Gemeinsam wird es möglich, den aktuellen Stand aufzunehmen. Eine solche Erfahrung motiviert ungemein.

Motivierend waren für mich aber auch die Begegnungen vor Ort. Ich habe Nebenstraßen in Wixhausen erfasst. Wenn man dort mit dem Zollstock auf der Fahrbahn oder dem Gehweg steht, sprechen einen Anwohner:innen und Passant:innen an. Sie wollen wissen, was los ist und wozu man in ihrer Straße die Maße aufnimmt. Meine Begegnungen dabei waren durchgängig positiv – erst verhalten und neugierig, dann interessiert und offen. Auch das gehört für mich zur Verkehrswende: der Dialog mit Bürgerinnen und Bürgern. Wenn wir im direkten Lebensraum aktiv werden, müssen wir das erklären.

Ernüchternd fand ich den Zustand vieler Gehwege. Insbesondere in den älteren Straßen fiel mir auf, dass Bordsteinabsenkungen und Markierungen für die Barrierefreiheit fehlen. Häufig haben sich die Gehwegplatten im Lauf der Jahre abgesenkt oder verschoben. Darauf möchte ich nicht mit Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen unterwegs sein. Was mir – leider viel zu selten anzutreffen – positiv auffiel, ist die Tatsache, dass Parkmarkierungen in Wohnstraßen wirken. Dort, wo es diese gibt, wird deutlich häufiger regelkonform geparkt. Farbe ist nicht so teuer. Hier könnte Darmstadt, wenn es den politischen Willen aufbringt, viel erreichen.

Und noch ein kurzes Statement von Marko Walter...

Der Qualitätscheck ist wichtig, weil die umweltfreundlichsten Fortbewegungsarten oft immer noch sträflich von der Politik vernachlässigt werden.

... und Manfred Müller:

Geniale Aktion zur raschen und effektiven Erfassung der Istzustände. Leider hatte ich viel zu wenig Zeit.

Wir alle sind gespannt auf die Ergebnisse der gesamten Befragung.

Timm Schwendy und Klaus Görger

Griesheim hat eine Fahrradstraße!

Ein Meilenstein für den Rad- UND Fußverkehr

Seit dem 12. September ist die erste Fahrradstraße in Griesheim offiziell eröffnet. Grund genug für das Magazin Kettenblatt, einen Blick darauf zu werfen.

Bereits im Februar 2021 beschloss die Griesheimer Stadtverordnetenversammlung die Einrichtung einer Fahrradstraße auf 1,5 km Länge in der Goethestraße und der Darmstädter Straße. Es folgten eine Machbarkeitsuntersuchung und die Vorplanung für die Fahrradstraße sowie im März 2022 die Beteiligung der Griesheimer Bürger*innen. Ihre Anregungen sind in die weiteren Planungen eingeflossen. Im Mai 2022 ging es weiter mit dem Förderantrag beim Land Hessen (über insgesamt 700.000 Euro). Es folgten die Entwurfs- und Ausführungsplanung sowie die Einbindung diverser Stakeholder, darunter Polizei, Ordnungsamt, städtische Behindertenbeauftragte und Sozialverband VdK. Was auf sich warten ließ, war die Förderzusage des Landes. Als sie jedoch im Frühjahr 2024 vorlag, ging alles ziemlich schnell. Schon im Juli begannen die Bauarbeiten, die im Spätsommer 2025 abgeschlossen werden konnten.

Verbesserungen auch für den Fußverkehr

In Griesheim beschränkte man sich nicht auf Maßnahmen für den Radverkehr, sondern wollte auch etwas für den Fußverkehr erreichen. Dazu gehören unter anderem abgesenkte Bordsteine, taktile Hilfen mit Noppen und Rillen für Sehbehinderte sowie die sogenannten „Gehwegnasen“, die als Ausbuchtung in die Fahrbahn ragen und bei der Fahrbahnquerung helfen sollen. „Das verbessert die Sicherheit und Mobilität für Kinder, ältere Menschen und für alle, die zu Fuß unterwegs sind“, sagte uns Katalin Saary, Darmstädter Mobilitätsplanerin, dazu.

Die Haltung von Politik und Verwaltung

Veränderung braucht nicht nur den politischen Willen, sondern auch einen langen Atem. Beides ist in Griesheim vorhanden. So weist unter anderem Christine Stecklum-Mühle, Griesheimer Magistratsmitglied, darauf hin, wie unbefriedigend sie als Anwohnerin die Situation vorher erlebt habe. „Die Fahrradstraße ist wichtig für Griesheim, auch als Schulweg“, findet sie.

Ähnlich positiv sieht Andreas Spickermann aus dem Stadtplanungs- und Umweltamt die Maßnahme. Er ist stolz darauf, dass hier Rad- und Fußverkehr gemeinsam betrachtet wurden.

Und was denken die Menschen in Griesheim?

Beim Klima-Aktionstag und bei einer Radtour in der Goethestraße haben wir die Gelegenheit genutzt, um Griesheimerinnen und Griesheimer nach ihrer Meinung zu fragen. Martin Wiediger von der Initiative für Fahrradfreundliches Griesheim gefällt besonders gut, dass die Markierung von Sicherheitstrennstreifen an den Parkplätzen die Dooring Zone von Autos sichtbar macht. Für ihn ist die Fahrradstraße ein schöner Anfang und er hofft auf mehr. Ähnlich sehen auch andere die Fahrradstraße – grundsätzlich positiv und mit der Erwartung, dass dies nicht die letzte Maßnahme für den Radverkehr war.

Man hört aber auch Kritik. So verstehen viele nicht, warum die Fahrradstraße nicht durchgängig Vorfahrt hat. Darauf angesprochen, antwortet Diana Richter aus dem Stadtplanungs- und Umweltamt, dass dies mit der geltenden Rechtslage zusammenhängt. Es ist auf einer Nebenstraße nicht zulässig, dem Verkehr auf der Fahrradstraße öfter als drei Mal in Folge an Kreuzungen die Vorfahrt einzuräumen.



Foto: Helga Hofmann

Enspannt Radfahren in der Fahrradstraße! Hier sind alle motorisierten Verkehrsteilnehmer lediglich Gäste und müssen sich rücksichtsvoll benehmen.

Bedenken werden ebenfalls in Bezug auf die aufgebrachte rote Farbe vorgebracht. Ein Bürger befürchtet in der kalten Jahreszeit schlimme Stürze. Um genau dies zu vermeiden, hat sich die Stadt Griesheim jedoch für Kaltplastik entschieden, dem eine deutlich höhere Griffigkeit zugeschrieben wird als Heißplastik. Hier dürfen wir entspannt sein. Auch in anderen Städten funktioniert die rote Markierung bestens.

Unsere Gespräche haben gezeigt, dass es durchaus noch Vermittlungsbedarf gibt. Aber auch das weiß man aus anderen Städten. Eine Fahrradstraße braucht Zeit, bis sich alle an sie gewöhnen, sie annehmen und die Regeln verstehen.

In Griesheim entschied man sich für einen intensiven Planungs- und Beteiligungsprozess. Das Ergebnis ist eine Fahrradstraße, die diesen Namen verdient. Herzlichen Glückwunsch und weiter so!

Helga Hofmann

„Mit der Fahrradstraße in der Darmstädter Straße und Goethestraße wurde nicht nur eine attraktive Verbindung von Ost nach West, sondern auch eine Alternative zum Radfahren auf der Wilhelm-Leuschner-Straße, einer Bundesstraße, geschaffen. Durch die Fahrradstraße wird dem Radverkehr ein angenehmes und sicheres Queren von Ost nach West ermöglicht. Den Schülerinnen und Schülern der Gerhart-Hauptmann-Schule sollen diese Vorteile dabei ganz besonders zugutekommen. Ich erhoffe mir von der Fahrradstraße, dass sie neben den Schülerinnen und Schülern auch andere Griesheimerinnen und Griesheimer motiviert, Wege innerhalb Griesheims mit dem Rad zurückzulegen und damit zu einer umweltschonenden Mobilität beizutragen.“

Bürgermeister Geza Krebs-Wetzl

Mehr zu Fahrradstraßen ...



... und Fahrbahnmarkierungen



Unterwegs in Utrecht

Niederländische Impressionen

Foto: Helga Hofmann



Entspanntes Radfahren auf einer Landstraße.

Utrecht ist eine alte niederländische Stadt mit allem, was dazu gehört: Grachten, stattliche Bürgerhäuser, Dom und Universität, Museen und nicht zuletzt ganz wunderbare Verhältnisse für den Radverkehr.

Die Infrastruktur. Mega!

Steigt man mit dem Rad in Utrecht-Centraal aus der Bahn, überlegt man für einen Moment, wie man jetzt die acht Kilometer bis zur Unterkunft hinter sich bringen soll. Doch schon nach ein paar hundert Metern weiß man: Egal wie müde man von der Zugfahrt ist, es funktioniert ganz hervorragend. Die Radwege sind breit und alles ist bestens ausgeschildert. Auch der zweite Eindruck ist positiv. Wir – meine Reisegefährtin und ich – haben die Stadt einfach an den Grachten umrundet – völlig entspannt. Als Nächstes haben wir in unsere Smartphones zwei Ziele eingegeben, die wir unbedingt ansteuern wollten: die Trabantenstadt Houten, die von Anfang an fahrradfreundlich geplant wurde, sowie die berühmte Radwegschleife „Dafne Schippersbrug“, die über das Dach einer Montessorischule zur Kanalbrücke hochführt (Mehr hier: <https://kurzlinks.de/hz2b>). Ohne Komoot nachgeholfen und händisch geplant zu haben, entstand eine Route über 29,1 km – davon gab es nicht einen Kilometer ohne Radweg oder mindestens farbig markierten Schutzstreifen. Wenn man dabei durch Gewerbegebiete geführt wird, ist das nicht unbedingt schön, aber es fühlte sich durchgängig sicher an. Auch dass es im Bereich des Hauptbahnhofs gleich mehrere Fahrradparkhäuser gab – darunter Europas größtes Fahrradparkhaus mit 12.000 (!) Stellplätzen, hat uns geflasht! Wer nach Utrecht kommt, sollte es sich nicht nehmen lassen, einmal ein paar Runden durch dieses Parkhaus zu drehen. Mein persönlicher Favorit sind jedoch die Sensoren in den Ampeln. Wo wir in Deutschland per Knopfdruck „grün“ erbetteln müssen, schalten dort viele Ampeln von allein auf grün, wenn sie eine Radfahrerin oder einen Radfahrer erkennt. Genial!

Das Radfahren

Doch wie bewegen sie sich nun, die Utrechter *innen, auf ihren Rädern? Unser Eindruck: Wir waren in einer Stadt, in der das Fahrrad fester Teil des Alltags ist. Alle fahren Rad, egal ob Hipster, Banker in dunklem Zwirn, junge Mutter oder Senior *in. Und es ist erstaunlich, was sie damit alles transportieren: zwei bis drei Kinder, Pflanzen aus dem Baumarkt, Musikinstrumente, den Wocheneinkauf u. v. m. Die meisten radeln ohne Helm. Nur Rennradfahrer *innen, meist ältere Menschen auf dem Pedelec

sowie (deutsche) Tourist *innen fahren mit Kopfschutz.

Und wie erwartet, sind die Niederländer *innen fast allesamt mit ihren Hollandrädern unterwegs. Darauf sitzen sie aufrecht wie „die frühere Königin Beatrix bei der Ausfahrt“. Das, was so gelassen wirkt, darf man jedoch nicht unterschätzen. Sie haben über Generationen eingeübt, wie man auch mit einem scheinbar langsamen Hollandrad flott um die Kurven dösen kann. Wer in Utrecht radelt, darf keinesfalls in einen meditativen Zustand verfallen, sondern muss seine Konzentration immer auch bei den anderen Radfahrenden haben, nicht nur beim motorisierten Verkehr.

Alles gut?

Insgesamt finde ich – dies war nicht mein erster Niederlande-Besuch –, dass man sich im Nachbarland im Verkehr anders verhält als bei uns. Egal ob auf der Fahrbahn, dem Radweg oder in der Bahn: Es geht deutlich weniger aggressiv zu.

Ist also alles gut? Ich bin nicht sicher. In Utrecht fiel mir an mehreren Stellen auf, dass dem Fußverkehr nicht der gleiche Stellenwert zukommt wie dem Radverkehr. Wenn der Radweg vier bis fünf Meter breit ist, kann man wunderbar nebeneinander radeln und sich unterhalten. Der Gehweg daneben hatte nur ca. einen Meter Breite – viel zu schmal, wenn man zu zweit unterwegs sein möchte. Auch in der Stadt beobachtete ich, dass Fußgänger *innen Mühe hatten, über den dicht befahrenen Radweg zu ihrem auf der Fahrbahn wartenden Bus zu kommen. Hier ist noch Luft nach oben.

Auf dem Land

Fährt man aus dem Ballungsraum raus und bewegt sich auf Landstraßen, so freut man sich über die vielerorts vorhandenen Radwege oder auf kleineren Straßen die rot markierten Schutzstreifen. Diese werden in der Regel durch ein Tempolimit von 60 km/h flankiert. Die meisten Autofahrer *innen halten sich daran und überholen Radfahrende mit angemessener Geschwindigkeit und ausreichend Abstand. Je ländlicher es wurde, desto mehr nahm jedoch – so unser Eindruck – die Zahl der Radfahrenden ab und desto geringer wurden die Überholabstände. Genauso wie bei uns, erlebten wir auch dort einzelne Situationen, die einen kurzen Moment der Schnappatmung auslösten. Selbst im Fahrradparadies Niederlande gibt es die, die durch ihr Verhalten zeigen, dass sie nicht viel für den Radverkehr übrig haben. Doch sie sind viel, viel weniger als bei uns.

Verkehr ist nie nur Infrastruktur, sondern immer auch eine Frage, wie wir miteinander umgehen. Uns hat die niederländische Kultur mit ihrer Entspanntheit im Straßenverkehr sehr, sehr gut gefallen. Die nächste Reise ist bereits in Vorbereitung.

Helga Hofmann



Foto: Helga Hofmann

Save the Date: Do. 12. März 2026, Mitgliederversammlung des ADFC Darmstadt-Dieburg

Wie blicken wir gemeinsam in die Zukunft unseres Vereins?

Jedes Jahr muss jeder Verein seine Mitglieder zu einer Versammlung einladen, um das letzte Geschäftsjahr abzuschließen, die Weichen für das kommende Jahr zu stellen und nach jeweiliger Satzung Ämter zu besetzen. Alles wird demokratisch beschlossen – jedes anwesende Mitglied ist stimmberechtigt.

Langweiliges Ritual? Mitnichten, wie die letzten zwei Mitgliederversammlungen des ADFC Darmstadt-Dieburg gezeigt haben. Für die nächste am Donnerstagabend, dem 12. März 2026, hat Euer Vorstand erneut den schönen großen Seminarraum der Agora-Genossenschaft unweit des Ostbahnhofs angemietet. Fürs leibliche Wohl wird selbstverständlich gesorgt. Was auch nicht fehlen darf: Ein prominenter Gast hält einen spannenden und inspirierenden Impulsvortrag, der unsere gemeinsame Leidenschaft fürs Fahrrad aufgreift. Mehr dazu erfahrt Ihr, liebe Mitglieder, aus der offiziellen Einladung, die Ihr Anfang 2026 erhalten werdet. Merkt Euch somit bitte erst mal den Termin der Versammlung vor!

Auf der Tagesordnung der Versammlung wird wie jedes Jahr die Wahl des Vorstands stehen. Der heutige Vorstand, drei Frauen und drei Männer, ist ein seit vielen Jahren eingespieltes und beständiges Team, das für Euer stets entgegengebrachtes großes Vertrauen auch sehr dankbar ist.

So sehr Kontinuität in der Vereinsführung wertvoll und wichtig sein mag, vieles ist in unserer hochtechnisierten Welt, vor allem in unserer Zivilgesellschaft, in ständige Bewegung geraten. Und wir alle müssen vor diesem Hintergrund auch zur Kenntnis nehmen, dass das durchschnittliche Alter im Vorstandsteam mittlerweile rund 65 Jahre beträgt und die meisten im Vorstand seit über 10 Jahren dabei sind. Mal ehrlich: Ist es nicht an der Zeit, für frischen Wind zu sorgen?

Lasst uns darüber ins Gespräch kommen – auf der Mitgliederversammlung und bei einem separaten Termin, zu dem wir im neuen Jahr einladen werden.

Xavier Marc, im Namen des Vorstands

Impressionen vom ADFC-Sommerfest 2025



Fotos: Anja Wagner

STADTRADELN 2025

Mehr Fahrradkilometer für den Klimaschutz

Foto: Stadt Frankfurt a.M. - Umweltamt, Eckhard Krumpholtz



Gemeinschaftsstand der Stadt Frankfurt auf der EXPO des Radklassikers Eschborn-Frankfurt an der Alten Oper

Insgesamt nahmen 2025 über 3.000 Kommunen und über 1,2 Millionen Radelnde an der jährlich durchgeführten Aktion teil - die nicht nur nützlich ist, sondern auch Spaß macht!

Drei Wochen radeln für die Umwelt

Bereits am 1. Mai fiel der Startschuss für die weltgrößte Fahrradkampagne in diesem Jahr: das Stadtradeln – eine Mitmachaktion für mehr Radförderung und Klimaschutz, organisiert von den Klima-Bündnis Services für alle Bürger*innen und für die Mitglieder der Kommunalparlamente. Ziel war es, in Teams an 21 aufeinander folgenden Tagen von Mai bis September möglichst viele Fahrradkilometer für die jeweilige eigene Kommune zu sammeln.

Die Kampagne will Bürger*innen für das Radfahren im Alltag sensibilisieren sowie die Themen Fahrradnutzung und Radverkehrsplanung stärker in die kommunalen Parlamente einbringen. In Hessen wird die Kampagne durch den ADFC Hessen und das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum unterstützt.

Für André Muno, Geschäftsführer von Klima-Bündnis Services, ist die Infrastruktur ein wesentlicher Baustein der Mobilitätswende. Das passende Tool bringt die Kampagne Stadtradeln dabei gleich mit: „Mit unserem neuen Online-Portal Bike Monitor können Kommunen einsehen, wo bei ihnen viel Radverkehr stattfindet, wo er schnell fließt und wo er stockt. Auch lässt sich gut sehen, wo Radfahrende zu lang an Ampeln warten müssen und wo Schleichwege übermäßig genutzt werden, weil ein gut ausgebauter Radweg fehlt. Auf dieser Grundlage können Kommunen die Radinfrastruktur bedarfsgenau verbessern.“ Die Daten für das Portal Bike Monitor werden aus den beim Stadtradeln per App getrackten Strecken gewonnen. Diese wurden zunächst umfassend anonymisiert und werden im nächsten Schritt wissenschaftlich ausgewertet.

Der ADFC Darmstadt-Dieburg fuhr mit

Die jährliche Aktion gibt es bereits seit 2008. Ziel der Kampagne ist es, die Teilnehmenden dazu zu bewegen, in einem festgelegten Zeitraum möglichst viele Kilometer mit dem Fahrrad zurückzulegen, um einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Sie richtet sich an Städte, Gemeinden und Landkreise in Deutschland und seit einigen Jahren auch noch darüber hinaus.

Für Darmstadt galt es vom 7. bis zum 27. September für alle Teilnehmenden tüchtig in die Pedale zu treten. Insgesamt gab es hier 126 Teams und knapp 2.500 Radelnde, die zusammen fast 400.000 km in den drei Wochen zurücklegten. Der ADFC Darmstadt-Dieburg war ebenfalls mit 22 Aktiven dabei und erreichte in der Region mit fast 6.000 Kilometern einen beachtlichen 14. Platz.

Im Landkreis Darmstadt-Dieburg fand die Aktion im Mai und September statt. Insgesamt wurden dort 677.582 Kilometer erradelt. Damit liegt der Landkreis vor der Stadt auf Platz 11 in der Gesamtwertung.

Bei den Kilometern je Einwohner hat Darmstadt knapp die Nase vorn mit 2,36 zu 2,24. Bemerkenswert ist jedoch das Ergebnis der Friedrich-Ebert-Schule aus Pfungstadt: 1.425 Radelnde haben dort gemeinsam 60.495 Kilometer gesammelt. Damit liegt sie weit vor der Technischen Universität Darmstadt, die 35.120 Kilometer erradelt hat.

Preisverleihung Ende November in NRW

Die Ergebnisse des Wettbewerbs zeigen außerdem, wie viele Menschen mit dem Fahrrad unterwegs sind und dadurch einen deutlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Damit noch mehr Menschen dauerhaft vom Auto aufs Rad umsteigen, muss jedoch die Infrastruktur stimmen. Um darauf aufmerksam zu machen und mehr zu bewegen, richtet sich die Aktion auch an die Kommunalpolitik.

Die erfolgreichsten Kommunen und Newcomer der Aktion werden nun noch bei einer offiziellen Ehrung am 26. November in der Stadthalle Rheine in Nordrhein-Westfalen ausgezeichnet. Klima-Bündnis Services prämiiert in der Größenklasse die Bestplatzierten in den Kategorien "Fahradaktivstes Kommunalparlament" und "Kommune mit den meisten Radkilometern".

Jeder Kilometer zählt – und es erfreut zu sehen, wie viele Autokilometer man damit auch im Alltag einsparen kann, selbst wenn man es nicht auf das Siegertreppchen in seiner Kommune schaffen sollte.

Für den Stadtradel-Wettbewerb zählen aber auch anderswo gefahrene Kilometer. Wer in der festgesetzten Frist also im Urlaub oder in seiner Freizeit in anderen Regionen unterwegs war, konnte diese Strecken ebenfalls mit einbringen. Das ergibt noch mal ein weit runderes Bild der Auswertungen, denn anders als beim Autofahren ist beim Radfahren auch oft der Weg das Ziel, das heißt, man fährt nicht nur, um von A nach B zu kommen, sondern um sich zu bewegen. Somit liefert diese Streckenerhebung gleichzeitig eine Aussage über die Attraktivität einer Region für den Zweiradverkehr. Seid also nächstes Jahr auch (wieder) mit dabei und unterstützt dadurch die Fahrradlobby in eurer Kommune!

Dr. Anja Wagner

Platz	Kommune	geradelte km	km/ Einwohner*in	○ Radelnde	kg CO ₂	Fahrten
6.	Landkreis Darmstadt-Dieburg	677.582	2,24	4.386	111.123	46.322
11.	Darmstadt	399.726	2,36	2.476	65.555	46.349

Graphik: STADTRADELN

Das Aktionspotential des ADFC Darmstadt-Dieburg

Erfolgreiche Fahrradcodierung und Infostand auf dem Fahrradaktionstag 2025 in Darmstadt.

Es ist das vierzehnte Mal, und eigentlich sollte es Routine sein, aber es ist jedes Mal eine logistische und organisatorische Kraftanstrengung: Die Aktion des ADFC Darmstadt-Dieburg zum Fahrradaktionstag in Darmstadt. Auch dieses Jahr war sie dank vieler helfender Hände und guten Wetters ein Erfolg.

Die allerersten Vorbereitungen beginnen bereits Monate vor dem Fahrradaktionstag. Die Helferinnen und Helfer der letzten Jahre werden kontaktiert und um erneute Mithilfe gebeten. Dieses Jahr war es nicht so ergiebig, vielleicht war es einfach noch ein wenig zu früh. Deshalb haben wir nach ein paar Wochen alle Mitglieder über den „newsletter-Kanal“ per E-Mail der Mitgliederverwaltung angeschrieben, und siehe da: es trudelten nach und nach Hilfsangebote ein.

Was gibt es zu tun?

Die Zeit auf dem Marktplatz am Veranstaltungstag beim Codieren oder Beraten zu verbringen, ist das Eine. Damit das reibungslos funktioniert, braucht es noch einiges an Vorbereitung. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fahrradcodierung sind schon routiniert beim Zusammenstellen ihrer Ausrüstung. Für den Infostand müssen aber noch Materialien zusammen- und bereitgestellt werden. Das sind Flyer in einem Display und alle möglichen Hefte und Giveaways zum Verschenken. Ein paar Karten zum Verkaufen gehören auch dazu. Das hat Bärbel gemacht, die sich gut auskennt, da sie auch über das Jahr das Lager betreut hat – eine große Erleichterung. Die Werbematerialien wie Beachflag, Banner, Kundenstopper und Rollups sowie die zwei Zelte müssen so bereit stehen, dass sie am Sonntag schnell verladen und auf den Marktplatz gebracht werden können.

Wie kommt der Kram auf den Marktplatz?

Die Ausrüstung mit dem Rad und einem Anhänger vom Bahnhof auf den Marktplatz zu fahren, ist zwar möglich und haben wir auch schon gemacht, aber der Weg mit über einhundert Kilo Zuladung die Rheinstraße entlang und durch Darmstadt ist keine echte Freude. Zumal die Kreuzung der Rheinstraße am Bahnhof durch die Bauarbeiten mit einem Lastenrad-Anhängergespann schwierig zu meistern ist.

Es war deshalb eine große Erleichterung, dass sich ein ADFC-Mitglied bereit erklärt hatte, das Material mit dem Elektroauto zur Veranstaltung und auch wieder zurück zu transportieren. Solche Einsätze sind sehr wertvoll. Sie können zeitlich recht genau festgelegt werden, so dass die Zeitplanung für das Wochenende nicht allzu sehr ins Wanken gerät.

Was geht ab?

Glücklicherweise wird die restliche benötigte Infrastruktur auf dem Marktplatz vom Mobilitätsamt und der Stadtverwaltung der Stadt Darmstadt freundlicherweise gestellt. Wir bekommen Biergarnituren für den Infostand und Stehtische für die Anmeldung zur Fahrradcodierung geliehen. Wollten wir diese auch noch transportieren, wäre das selbst bei bestem Willen mit dem Rad nicht mehr machbar.

Mit viel Erfahrung geht der Aufbau für die Fahrradcodierung sehr schnell. Bereits vor der offiziellen Eröffnung stehen schon die Kundinnen und Kunden bereit. Die Nachfrage ist groß, und das Team hat am Ende der Veranstaltung fast 100 Räder codiert.



Foto: Anja Wagner

Der Aufbau ist geschafft. Warten auf "Kundschaft"

Am Infostand müssen sich die "neuen" Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erst etwas orientieren, aber dann können alle Interessierte gut bedient werden. Falls Fragen auftauchen, ist immer ein alter Hase oder auch Häsin da, diese zu beantworten. Wenn diese das nicht können, werden die Kundinnen und Kunden an die entsprechenden Stellen bei der Stadt oder dem ADFC verwiesen.

Wie oft bei solchen Veranstaltungen lässt sich schwer vorhersehen, welche Informationsmaterialien gut gehen und welche nicht. So muss halt nochmal mit dem Rad was vom Fahrradbüro am Bahnhof geholt werden.

Gegen den Hunger haben Annelie und Karsten vor dem Mittag ein paar Fladenbrote mit Belag bereitet. Die Kisten mit den Getränken habe ich bereits zum Beginn des Einsatzes um 11 Uhr mit dem Lastenrad mitgebracht. So kann uns auch kein Hunger und Durst in die Quere kommen.

Und jetzt Feierabend?

Nach fünf Stunden reiner Anwesenheit auf dem Marktplatz lassen die Kräfte langsam nach. Der Wunsch nach Schluss der Veranstaltung lässt uns recht flott die Sachen zusammenpacken. Der Transporteur ist auch pünktlich. Die Mann- und Frauenschaft zum Einräumen im Fahrradbüro ist unterwegs und so geht nach einem Tag, der um 9 Uhr im Fahrradbüro begann, um 17 Uhr die Aktion zu Ende. Vielen Dank an alle hilfreichen Hände. Hoffentlich finden wir im nächsten Jahr auch wieder so viele Helferinnen und Helfer.

Burkhard Walger

Die Kundschaft ist da! Helmcheck und Vorbereitung für die Codierung.

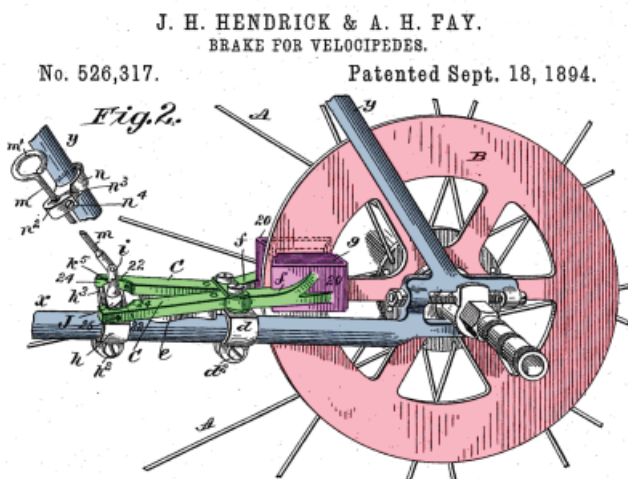


Foto: Annelie von Arnim

Wer bremst, verliert ...

... zumindest nicht sein Leben.

Bild: public domain



Scheibenbremse am Fahrrad einst ...

Die meisten Radfahrerinnen und Radfahrer werden zustimmen, dass Bremsen das wichtigste Sicherheitselement am Fahrrad sind. Mit den modernen Scheibenbremsen hat sich die Sicherheit signifikant erhöht.

Modern?

So wirklich modern sind sie nicht, wie das Bild des Patents „No. 526,371“ von 1894 oben zeigt. Auf den ersten Blick sieht es sehr vertraut aus. Im Übrigen war das Fahrrad das erste Fahrzeug, was damit ausgestattet wurde. Leider entschied sich die Fahrradindustrie in der Folge dazu, sehr zweifelhafte „Verzögerungseinrichtungen“ zu verbauen, die man nicht guten Gewissens „Bremsen“ nennen konnte. Wahrscheinlich waren Kostengründe die Ursache. So kam diese technische Revolution zunächst bei Panzern und Kraftfahrzeugen zum Einsatz.

Mit den aktuellen hydraulischen Fahrradscheibenbremsen sind wir da weit komfortabler und sicherer dran. Sie sind robust, recht leicht und nicht sehr teuer. Ein Schlag im Laufrad kann sie nicht schrecken. Sie bremsen auch bei Regen gut, jedenfalls mit den richtigen Bremsbelägen. Dennoch sollte man diesen unauffälligen Helferinnen ab und an mal ein Auge gönnen.

Aus dem wahren Leben

Unterlässt man dieses allzu lange, geht es wie einer Bekannten von mir. Sie kam eines Tages und meinte, die Bremse am Vorderrad ihres E-Bikes würde „so seltsame Geräusche machen“. Als ich mir die Bremse ansah, war von den Belägen nichts mehr zu sehen. Die stählernen Bremsträger, auf die die Beläge geklebt sind, waren nur noch eine Stahlfolie. Die Noppen des Bremskolbens hatten bereits Löcher in dieser Folie hinterlassen. Das hatte nicht nur die Brems Scheibe und die Beläge ruiniert, sondern auch die Bremszange mit den Kolben. Durch die fehlende Belagdicke wurden die Kolben beim Bremsen so weit aus ihrem Sitz gedrückt, dass die Dichtung leck wurde und die Zange ölte. Die Zange war also auch hin. Ein Schaden von etwa hundert Euro.

Please care for me

Verschlossene Beläge zu wechseln, kostet zwischen knapp 10 und 20 Euro und etwas Arbeit, ist aber kein Hexenwerk. Aber woran erkenne ich, dass die Beläge hinüber sind?

Das ist bei der eingebauten Bremse nicht immer gut zu sehen, aber es gibt einen Trick. Wenn man von einem Helfer oder einer Helferin die Bremse anziehen lässt, oder den Bremsgriff mit einem Gummiband anzieht, liegen die Beläge auf der Brems Scheibe auf. Da der Belagträger größer als der Belag ist, ergibt sich ein Schlitz zwischen diesem und der Scheibe, der so breit ist, wie der Belag dick ist. Für den Grenzwert kann man eine (alte?) Kreditkarte oder Ähnliches in den Schlitz stecken. Geht das noch ohne Probleme, ist soweit alles gut. Passt sie nicht oder klemmt, sollte man schleunigst die Beläge wechseln.

Einen an der Scheibe?

Dabei sollte man der Brems Scheibe auch mal einen Blick gönnen. Haben die Beläge darauf deutliche Kanten hinterlassen oder verhaken sich die Fingernägel an den unvermeidlichen Riefen, sollte man auch sie wechseln. Dazu muss man entweder sechs Innenvielzahn schrauben oder einen sogenannten „Center Lock“ lösen. Letzteres erfordert einen speziellen Adapter. Der ist zwar nicht teuer, aber wem Fahrradtechnik nicht „so sein oder ihr Ding“ ist, für den kann das doch zuviel des Guten sein. Dann kann man den gesamten Wechsel auch der Fahrradwerkstatt des Vertrauens überlassen. Dort macht man das meist lieber, als Felgenbremsen zu reparieren.

Das wartungsfreie Fahrrad gibt es nicht

Auch die modernen Bremsen benötigen etwas Aufmerksamkeit und Pflege. Ein Fahrrad ist ein Leichtbaufahrzeug und damit nicht wartungsfrei zu bekommen. Dennoch kommen wir mit Scheibenbremsen dem ein wenig näher. Sie haben zum Beispiel gegenüber Felgenbremsen in der Regel eine wesentlich höhere Standzeit und ruinieren nicht die Felge. Wenn sie auch noch hydraulisch arbeiten, muss man nicht mal mehr Bowdenzüge schmieren oder tauschen.

Ein Hoch auf die Scheibenbremse

Meine Begeisterung für diese technische Errungenschaft ist sicherlich zu spüren. Ich meine: die Scheibenbremse ist im Alltag angekommen. Sie ist nicht nur was für "hardcore" Radlerinnen und Radler, sondern hilft uns, im Alltag die Verkehrswende voranzubringen.

Burkhard Walger

... und jetzt.



Foto: Simon A. Eugster

Der Vorstand des neu gegründeten ADFC Odenwaldkreis stellt sich vor

Der ADFC Kreisverband Odenwaldkreis wurde am 20. März 2025 in Erbach gegründet. Seitdem ist die Zahl der Mitglieder von knapp 100 auf über 150 kräftig gestiegen.

Alexis Michael

2021 mit Frau und zwei Kindern aus Frankfurt in den Odenwald eingewandert. Ziel ist es, mit einem Auto auszukommen, trotz vieler verschiedener Freizeitaktivitäten. So kam zu den vielen mitgebrachten Rädern sehr schnell ein Lastenrad. Und die Erkenntnis, dass im Odenwald, wie auch in Frankfurt, noch Luft nach oben ist bei der Radverkehrsinfrastruktur. So wurde aus einem Beobachten der Lokalpolitik schnell die Notwendigkeit des eigenen Engagements und über den Austausch mit dem Arbeitskollegen Daniel Weber und mit dem Schulradeln-Team die Bereitschaft zur Mitgründung des Kreisverbands. Zeitlich bedingt momentan hauptsächlich Alltagsfahrten, gerne aber auch mit Rennrad, Mountainbike oder Cyclocrosser durch den schönen Odenwald.

Aufgabenbereich: Social Media und Webseite, Verkehrspolitik (Schwerpunkt Schulwege)

Gitti Zeller-Jäpel

Gebürtige Michelstädterin. Jahrgang 61. Dipl.-Informatikerin. Verheiratet und zwei erwachsene Kinder. Ich genieße die Zeit mit jedem Einzelnen und ganz besonders die gemeinsamen Stunden, wenn wir komplett plus Anhang sind. Schon lange im Naturschutz engagiert und inzwischen auch zusätzlich in der Klimabildung aktiv.

Aufgabenbereich: Mitgliederbetreuung und Erweiterung von Kontakten, ADFC Fahrradklima-Test Auswertung der Freitextkommentare

Anteiliges Engagement: Tourenangebote, Betreuung der Webseite, Verkehrsschauen, Angebote innerhalb des Schul- und Stadtradelns (BiciBus, Radeln zu Naturzielen, Verkehrswachttage), Wissensaufbau mittels Online- und Präsenzangeboten von ADFC, BALM, u. a.

Daniel Weber

45 Jahre alt, drei Kinder, schon immer im Odenwald ansässig, seit über 18 Jahren Lehrer am Gymnasium Michelstadt und seit gut sechs Jahren dort in der Schulleitung tätig und schon immer Radfahrer. Abitur am Gymnasium Michelstadt – Studium der Diplom-Geographie und des gymnasialen Lehramts mit den Fächern Sport und Geographie in Frankfurt am Main, Diplomarbeit mit dem Schwerpunkt der touristischen Förderung der Region Odenwald für den Geopark Odenwald. 2006 aus dem Breuburger Land nach Michelstadt gezogen – auch meine Fahrräder und die Leidenschaft, diese zu fahren, pflegen und instand zu halten, kamen mit. Ich nutze das Fahrrad zum einen im Alltag zu allen Jahreszeiten für fast alle meine Wege und zum anderen aber auch beim sportlichen Fahren mit Freunden, Bekannten und natürlich meinen Kindern als Trainings- und Sportgerät. Neben dem Lastenrad fahre ich außerdem sowohl Mountainbike als auch Gravel.

Aufgabenbereich: Kontakt zur Politik und Wissenschaft, Verkehrspolitik, Zusammenarbeit und Aktionen mit Schulen und Kitas



Foto: Danielle Nersatt

Der Vorstand des neu gegründeten ADFC Odenwaldkreis: v.l.n.r. Alexis Michael, Gitti Zeller-Jäpel, Daniel Weber, Dorothea Daum, Stephan Mertins.

Dorothea Daum

Drei Söhne (Marius, Maurice, Michel) – „Ur-Odenwälderin“ und schon immer: Förderung der Bewegung und des Sports!

1980 Mitgründerin der Frauenfußballmannschaft des FC Rimhorn, 1985 Gründung der Mädchenfußballmannschaft des TSV 1875 Höchst, 24 Jahre Fußballtrainerin, acht Jahre Leichtathletiktrainerin, viele Jahre im Vorstand der Fußballabteilung, 2014–2016 im Vorstand der DLRG Höchst, 2014–2017 Vorsitzende des Tennisclub Lützelbach und seit 2010 Angebote von Sportwochen in den Ferien.

Mit dem Umzug nach Michelstadt 2018 kam der Umstieg aufs Rad, neben dem Alltagsradfahren stehen wöchentlich MTB-Touren durch den Odenwald an. Seit 2019 Koordinatorin Schul- und Stadtradeln in Michelstadt/Erbach.

Aufgabenbereich: Öffentlichkeitsarbeit (Presstexte, Fotos), Zusammenarbeit und Aktionen mit Schulen und Kitas (Schul- und Stadtradeln, BiciBus und „Zu Fuß – oder mit dem Rad zur Schule“, „Besser zu Schule“), Verkehrspolitik (Schulen)

Stephan Mertins

51 Jahre alt, vier Kinder, aus Michelstadt, seit über 20 Jahren Unternehmer und schon immer Radfahrer. Abitur am Gymnasium Michelstadt, Mathematikstudium in Berlin, Auslandsaufenthalt in Granada (Spanien), zuerst als Unternehmensberater in Frankfurt am Main tätig, dann wieder zurück nach Michelstadt, immer mit dabei meine Fahrräder, mit denen ich mich – seit ich denken kann – durch die Städte, in denen ich wohnte und arbeitete, bewegt habe. Ich nutze das Fahrrad im Alltag zu allen Jahreszeiten, aber auch beim Triathlon als Trainings- und Sportgerät, fahre außerdem sowohl Gravel als auch Mountainbike.

Aufgabenbereich: Finanzen, Verkehrspolitik (Schwerpunkt Radwege), Verkehrsschauen, Schnittstelle zum Gewerbeverein Michelstadt

Der ADFC Odenwaldkreis stößt vieles an

Der Vorstand des neu gegründeten Kreisverbands hat sich gleich ehrgeizige Ziele gestellt und arbeitet fleißig daran.



Foto: Dorothea Daum

Zu Fuß zur Schule macht doch viel Spaß!

Der ADFC möchte sich für eine radfreundliche Verkehrspolitik vor Ort, vor allem für sichere Schulwege und eine bessere Fahrrad-Infrastruktur, einsetzen. Dazu sagt Gitti Zeller-Jäpel: „Sichere Teilhabebedingungen für Radfahrende im Straßenverkehr, insbesondere für Schülerinnen und Schüler, sichere Radverbindungen zu Ortsteilen, praktikable Lösungen für ein Zusammenspiel von ÖPNV und Radfahrenden, mehr Menschen zum Radeln ‚anstecken‘, denen es zurzeit zu gefährlich ist. Zu den größten Herausforderungen zählen die „sicheren Radverbindungen zu Ortsteilen“.

Viele Aktivitäten standen seit der Gründung im März auf dem Programm: Angefangen mit der Information und der Kommunikation mit den Mitgliedern, der Auswertung des Fahrradklimatests, der Teilnahme an der Nahmobilitätskonferenz, den Verkehrsschauen in Brensbach, Höchst, Erbach und Bad König, den Sitzungen des Bau-, Umwelt- und Verkehrsausschusses in Michelstadt und der AK Mobilität Grüne bis zur Organisation der verschiedenen Veranstaltungen. Der erste öffentliche Auftritt des Kreisverbands fand am 2. Mai 2025 beim Fahrradkorso in Erbach und Michelstadt statt, der zusammen mit dem Schul- und Stadtradeln-Team Erbach/Michelstadt ausgerichtet wurde.

Sperrung Zeller Brücke

Unerwartet und erschütternd war die Sperrung der Zeller Brücke Anfang Mai für den gesamten Odenwaldkreis. Für die Autofahrer:innen gab es eine Umleitung, für den Bahnverkehr einen Schienenersatzverkehr. Und für die Radfahrerinnen und Radfahrer? Keine Umleitung und keine Fahrradmitnahme im SEV. Der

Mümlingtal-Radweg (Teilabschnitt des Hessischen Radfernweges R4) ist eine der wichtigsten Radverbindungen im Odenwaldkreis. Alle verantwortlichen Stellen wurden vom Vorstand des ADFC-Kreisverbands angeschrieben. Alexis Michael erklärte im Odenwälder Echo: „Wir sind bereit, uns im Gespräch mit Politik, Behörden und Einwohnern in die Suche nach einer praktikablen Lösung einzubringen.“ Eine sichere Alternative entstand erst zwei Monate später, im September wurde parallel zur B45 eine Umfahrung für den Radverkehr von Zell und Bad König komplett ausgeschildert.

Schul- und Stadtradeln

Das ist das bislang beste Ergebnis des Schul- und Stadtradelns im Odenwaldkreis: 150.235 Kilometer und 25 Tonnen CO₂ eingespart.

Das Berufliche Schulzentrum Odenwaldkreis (BSO), die Astrid-Lindgren-Schule (ALS) in Erbach und das Gymnasium Michelstadt lagen bei dieser Aktion ganz vorne. Der Schulsportleiter des BSO und selbst eifriger Kilometersammler Jörg Navratil zeigte sich sehr zufrieden: „16.127 Kilometer, das war unser bestes Ergebnis in den letzten sieben Jahren. Es war ein besonders schönes Erlebnis beim Korso über die B45 zu fahren“, fügte er hinzu. Die ALS belegte mit 15.108 Kilometern nicht nur den ersten Platz in Erbach, sondern auch den zweiten Platz im Kreis. „Ein wesentliches Ziel ist, die Begeisterung für das Radfahren aufrecht zu erhalten, damit die Kinder selbstständig in die Schule kommen, statt von Elterntaxis gebracht zu werden“, sagte Britta Steiner, Lehrerin an der ALS.

Weitere Aktionen sorgten für viele Ausflugsmöglichkeiten und zum Kilometersammeln, wie etwa die Präventionstouren der Polizei in Erbach und Michelstadt, ein Techniktag im Dirtpark mit den Mümlingtal-Radlern und wöchentliche Angebote der Mountainbiker des TV Dorf-Erbach. Bürgermeister Jens Fröhlich lud die Bevölkerung wieder in Höchst zu einer Tour ein. Angebote des NABU, des BUND, des NZO, HGNO und der „Stiftung Pro Artenvielfalt“, die seit 2024 von Gitti Zeller-Jäpel initiiert werden, rundeten das Programm ab.

Dorothea Daum, Koordinatorin des Schul- und Stadtradelns in Michelstadt, resümierte: „Insgesamt konnten viele Radfahrende einen wichtigen Beitrag zum Umweltschutz leisten. Wir hoffen, dass diese Aktion für einen wichtigen Impuls für die Verkehrspolitik des Odenwaldkreises sorgt.“

Zu Fuß zur Schule oder in den Kindergarten

Der Vorstand des ADFC Odenwaldkreis, das Schul- und Stadtradeln-Team Erbach/Michelstadt und die Polizeistation Erbach riefen vom 8. bis 26. September zu „Zu Fuß zur Schule oder in den Kindergarten“ auf. Optional konnten auch das Fahrrad und die öffentlichen Verkehrsmittel miteinbezogen werden.

Die Polizei in Erbach und Michelstadt führten zum Auftakt „Blitz für Kids“ durch. Schulkinder begleiteten die Verkehrskontrollen und verteilten viele grüne Karten an vorschriftsmäßig Fahrende, aber auch einige gelbe Karten an die Autofahrer*innen, die zu schnell fuhren. Die Kindergarten- und Schulgemeinden und vor allem die Umwelt profitierten durch mehr Raum für den Bewegungsdrang der Kinder und weniger Gefährdung durch Elterntaxis davon.

Dorothea Daum

Viel Publikum für den ADFC Odenwaldkreis

Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann von der Hochschule Darmstadt referierte am 29. September 2025 in Michelstadt im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung des ADFC Odenwaldkreis über neue Wege für die Radmobilität.

Welche Ziele möchten wir für den Radverkehr in unserer Region erreichen und wie wollen wir diese gemeinsam umsetzen? Zu dieser Frage lud der ADFC Odenwaldkreis Ende September nach Michelstadt ein.

Vorstandsmitglied Stephan Mertins begrüßte rund 50 Gäste, darunter ADFC-Mitglieder, interessierte Radfahrerinnen und Radfahrer, Kommunalpolitikerinnen und Kommunalpolitiker und einen Vertreter der Presse. Die Veranstaltung startete mit einem Impulsvortrag von Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann von der Hochschule Darmstadt über Verkehrsexperimente, bei denen neue Ideen für den Radverkehr konzipiert und erfolgreich erprobt wurden. Zunächst ging er kurz auf die Befragung zum Radverkehrskonzept Odenwaldkreis ein und stellte fest, dass die am meisten erwünschten Verbesserungen für mehr Fahrradnutzung eine bessere Trennung zum fließenden Autoverkehr, eine bessere Anbindung der Kommunen und breitere Radverkehrsanlagen sind. „Mit Experimentierräumen können Veränderungen ermöglicht werden“, fuhr er fort und nannte viele gelungene Beispiele, wie zum Beispiel die Mini-Kreisverkehre, die es seit 2001 offiziell gibt, und die „einstreifige Kernfahrbahn“ in Heusenstamm. „Ohne Mut und Offenheit für neue Lösungen gibt es keine zukunftsweisende und verkehrssichere Mobilitätsangebote“, sagte der Professor am Schluss seines Vortrags und eröffnete damit die Frageunde, die in einen regen Austausch mit dem Publikum mündete.



Foto: Dorothea Daum

„Wie kommt diese wissenschaftliche Expertise an die Kommunalpolitik?“, fragte Daniel Weber, Vorstandsmitglied des ADFC Odenwaldkreis, und kritisierte Straßenbauprojekte in Michelstadt, die geplant werden, ohne Radfahrende einzubeziehen, wie das aktuelle Beispiel der Kellereibergstraße zeigt. In den Einzugsgebieten der Schulen, wie in der Erbacher Straße und der Hochstraße, fehlen zudem Radwege und Fahrradstraßen. Solche Planungen sind nicht mehr zeitgemäß, fügte er hinzu.

Gitti Zeller-Jäpel, ebenfalls Vorstandsmitglied des ADFC Odenwaldkreis, dankte Prof. Dr.-Ing. Follmann für die wertvollen Einblicke und Ideen. Die von ihr analysierten Ergebnisse des ADFC Fahrradklima-Tests im Odenwaldkreis werden auf der Mitgliederversammlung des ADFC Anfang nächsten Jahres präsentiert.

Dorothea Daum

TourGuide werden

Oder: Mit geführten Radtouren Menschen aufs Rad bringen

Seitdem es den ADFC gibt, bietet er Radtouren an – bundesweit. Auch bei uns in Darmstadt gehören die Radtouren zum festen Bestandteil unseres Portfolios. Sie sind eine gute Möglichkeit, andere Menschen, die Region, in der wir leben, und – ganz nebenbei – noch den ADFC kennenzulernen.

Damit wir dieses Kernangebot aufrechterhalten können, suchen wir neue TourGuides. Wer die folgenden Fragen mit **JA** beantworten kann, für den oder die ist dieses Ehrenamt vielleicht genau das Richtige.

- Du planst und fährst leidenschaftlich gerne Radtouren?
- Du bist offen für neue Menschen und neue Wege?
- Du hast Spaß dran, anderen deine Region näher zu bringen?
- Du bist empathisch und hilfsbereit?
- Du bist gut organisiert und übernimmst gerne Verantwortung?
- Ein Plus: Du bringst Grundkenntnisse der Fahrradtechnik mit.

Dies ist jedoch keine Voraussetzung.

Beim ADFC werden TourGuides zertifiziert. In der Ausbildung lernt man, eine Gruppe sicher und interessant auf einer Radtour zu führen. An einem Wochenende bekommt man alles, was man dafür braucht, vermittelt: von den Grundlagen der Tourenplanung über verschiedene Zielgruppen bis zur Kommunikation mit und der Leitung von Gruppen. Ergänzt wird die Ausbildung durch einen Erste-Hilfe-Kurs, so dass man im Fall des Falles weiß, was zu tun ist. Das nächste TourGuide-Seminar findet vom 6. bis 8. März 2026 in Bad Homburg statt. Alternativ gibt es die Möglichkeit des Blended Learnings (überwiegend online, ein Tag mit Radtour in Präsenz). Die Kosten für die Ausbildung übernimmt



Foto: Helga Hofmann

Glück auf zwei Rädern – gemeinsam mit anderen bei einer ADFC-Radtour.

der ADFC Darmstadt-Dieburg.

Interessiert? Aus unserer Erfahrung wissen wir, dass viele am Übergang zur Rente TourGuide werden. Dann ist man offen für Neues und beim ADFC herzlich willkommen. Wir laden aber ganz besonders auch jüngere Menschen und Frauen ein, über diese Rolle nachzudenken.

Eins können wir allen Interessierten zusichern: Jede*r bietet so viele Touren pro Jahr an, wie er*sie möchte und mit seinem Alltag vereinbaren kann. Sprecht mit unseren Tourenleitungen, fahrt einfach mal mit oder kommt direkt auf uns zu. Kontakt: hofmann@adfc-darmstadt.de

Helga Hofmann

Fahrsicherheitstraining beim ADFC Darmstadt-Dieburg

Mehr Sicherheit auf dem Rad

*Nur wer sich sicher mit dem Rad bewegt, nutzt es gerne und oft. Genau hier setzt das neue Konzept des ADFC Hessen an. Erstmals im Sommer 2025 hat der Landesverband eine Qualifizierung als Fahrsicherheitstrainer*in angeboten. Unser Kreisverband war dabei und hat einen Trainer ausbilden lassen.*

Warum Fahrsicherheitskurse und für wen?

Der Fahrradboom der vergangenen Jahre brachte es mit sich, dass viele Menschen das Radfahren wieder für sich entdeckten. Sie haben es zwar mal gelernt, aber jahrelang nicht mehr praktiziert. Steigen sie aufs Rad, fühlen sie sich unwohl und dann bleibt es bei den guten Vorsätzen, sich öfter mit dem Rad zu bewegen. Oder sie fragen beim ADFC an, ob wir nicht einen Kurs organisieren könnten. Darauf reagieren wir mit unserem neuen Kursangebot.

Unsere Zielgruppen sind:

- **Menschen, die das eigene Rad besser beherrschen möchten:** Vielleicht liegt die letzte Radtour Jahre zurück, vielleicht hat man erst vor kurzem als Erwachsene*r Radfahren gelernt, vielleicht spielen gesundheitliche Aspekte eine Rolle. Die Gründe, warum man das eigene Rad nicht ausreichend gut beherrscht, können vielfältig sein. Hier können die Übungen eines Radfahrsicherheitskurses weiterhelfen.
- **E-Bike-Fahrer*innen:** Inzwischen werden in Deutschland mehr E-Bikes/Pedelecs verkauft als unmotorisierte Räder. Daraus leitet sich Handlungsbedarf ab. Denn E-Bikes sind in der Regel deutlich schwerer und man ist schneller unterwegs. Das Fahren mit Motorunterstützung will gelernt sein.

Jürgen Sampel ist der Erste, der für den ADFC Darmstadt-Dieburg Fahrsicherheitskurse anbietet.



Foto: Helga Hofmann

- **Menschen, die sich im Stadtverkehr unsicher fühlen:** Wenngleich in den vergangenen Jahren an vielen Stellen in die Fahrradinfrastruktur investiert wurde, von einem durchgehend guten Radwegenetz sind wir weit entfernt. Dazu kommt die Tatsache, dass auf unseren Straßen immer mehr PKW unterwegs sind. Diese sind außerdem kontinuierlich größer und breiter geworden. Wenn dann die Radfahrpraxis fehlt, kann einem der Stadtverkehr schnell Angst einjagen.

Dass Sicherheit ein Thema von hoher Bedeutung ist, zeigen auch die Zahlen der Unfallforschung. Zwar werden die meisten Unfälle durch den motorisierten Verkehr verursacht, aber Alleinunfälle (Unfälle ohne Fremdeinwirkung) machen beim Radverkehr mit 29 Prozent einen bedeutenden Anteil aus. In den vergangenen 15 Jahren hat sich die Zahl der Alleinunfälle mehr als verdoppelt, wobei ältere Radfahrende überproportional betroffen sind. 2023 war jeder fünfte Alleinunfallbeteiligte über 66 Jahre alt. Dazu kommt die hohe Dunkelziffer bei Alleinunfällen, die häufig nicht gemeldet werden.

Stürze ereignen sich unter anderem, weil man für die jeweilige Situation zu schnell unterwegs war oder das eigene Können nicht richtig einschätzte. Beispielhaft ist hier das richtige Bremsverhalten zu nennen. Moderne Scheibenbremsen reagieren schnell und kräftig. Wie gut oder schlecht man diese beherrscht, entscheidet auf Rollsplitt über Stürzen oder nicht Stürzen.

Unser Kursangebot

Wenngleich wir in der Verbesserung der Fahrradinfrastruktur den zentralen Schlüssel zur „Vision Zero“ (Null Verkehrstote oder Schwerverletzte) sehen, so sind wir beim ADFC Darmstadt-Dieburg davon überzeugt, dass man parallel auch ganz individuell ansetzen kann. Mit unseren neuen Fahrsicherheitstrainings richten wir uns an Menschen, die Rad fahren können, aber unsicher sind und daran etwas ändern möchten.

Im Sommer haben wir bei unseren Mitgliedern abgefragt, wer Interesse an der Ausbildung als Fahrsicherheitstrainer*in hat. Zwei haben sich gemeldet; aufgrund der starken Nachfrage hessenweit konnte nur einer für die Ausbildung berücksichtigt werden. Wir hoffen jedoch, dass auch unser zweiter Interessent oder weitere – gerne auch Frauen – bald einen Ausbildungsplatz erhalten.

Los gehen soll es im Frühjahr 2026. Wer an einem solchen Kurs interessiert ist, kann sich auf die Interessent*innenliste setzen lassen.

Kontakt: info@adfc-darmstadt.de

Helga Hofmann

Wir stellen vor: Jürgen Sampel, Fahrsicherheitstrainer

Jürgen ist gebürtiger Mannheimer, lebt aber seit über 20 Jahren in Darmstadt und fühlt sich hier sehr wohl. Auf die Frage nach seiner Motivation sagte er uns, dass er schlicht und einfach die Faszination Radfahren vermitteln wolle. Er sei zwar ein sicherer Radfahrer, aber wenn er im dichten Verkehr bedrängt oder genötigt werde, kenne auch er die Erfahrung von Unsicherheit.

Jürgen fährt seit kurzem selbst mit einem Pedelec, ohne das Bio-Bike aufs Abstellgleis gestellt zu haben. Daher kann er sich gut vorstellen, in seinen Kursen auch besonders auf Pedelec- bzw. E-Bike-Fahrer*innen einzugehen. Jürgen, wir wünschen dir viel Erfolg!

... und tschüss

Liebe Leserinnen, liebe Leser, aber auch liebe Redaktionskolleginnen und Redaktionskollegen:

Ich habe fertig!

Das ist heute die sechzehnte Ausgabe unseres Magazins Kettenblatt, die ich mitgestaltet habe.

Ich habe beschlossen, dass diese Ausgabe die letzte ist, an der ich mitwirke. Die Gründe für meinen Ausstieg will ich nicht diskutieren. Mir gehen einfach die zündenden Ideen aus ...

Ich weiß nicht, ob es gefallen hat, was ich zu „meinen“ sechzehn Kettenblättern beigetragen habe. Aber natürlich hoffe ich das.

Aber sei's drum. Ich höre auf und die Kolleginnen und Kollegen werden hoffentlich regelmäßig weitere spannende Kettenblätter vorlegen. Macht's gut

... und tschüss

Klaus Görgen



Foto: Helga Hofmann

... und danke, lieber Klaus!

Sechzehn Kettenblätter, das sind genau acht Jahre, in denen Du, lieber Klaus, unermüdlich die Texte unserer Autor*innen mit Deinem einzigartigen feinen Gespür für redaktionelle Qualität redigiert hast. Schade, dass Du das Redaktionsteam verlässt. Für die großartige Mitarbeit hast Du ein großes Dankeschön von uns

verdient. Wir wünschen Dir weiterhin viel Freude am Rennradfahren und freuen uns natürlich riesig, wenn Du in Zukunft unseren Leserinnen und Lesern in Deiner unverwechselbaren Art davon erzählen mögest.

*Deine Vorstands- und Redaktionsteamkolleg*innen*

ADFC-Radreiseanalyse 2025

Die Online-Umfrage des ADFC zum Radreiseverhalten der Menschen in Deutschland läuft bis 8. Dezember 2025. Wer etwa 15 Minuten Zeit investiert, kann mit etwas Glück ein Elektrofahrrad gewinnen.

Mit der Umfrage untersucht der ADFC das Radreise- und Ausflugsverhalten der Menschen in Deutschland und will unter anderem wissen, wie viele Radreisen oder Kurzurlaube und Tagesausflüge die Menschen 2025 mit dem Fahrrad unternommen haben – oder warum sie sich gegen eine Radreise entschieden haben.

<https://www.adfc.de/artikel/adfc-radreiseanalyse-umfrage-gestartet>

Vielen Dank fürs Mitmachen!



Impressum

Herausgeber:
ADFC Darmstadt-Dieburg e.V.
Erscheinungsweise:
halbjährlich
Verantwortlich:
Annelie v. Arnim
Burkhard Walger
Redaktion:
Anja Wagner
Klaus Görgen
Xavier Marc
Satz und Layout:
Burkhard Walger
Titel-Layout:
Schorsch Reichle

Titelbild:
Helga Hofmann
Auflage:
2000 Exemplare
Anzeigenschluss 1-2026:
29. April 2026
Redaktionsschluss 1-2026:
15. April 2026
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.



sparkasse-darmstadt.de

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

Wenn's um Geld geht
 **Sparkasse
Darmstadt**