

Stuttgarter RadRundbrief

ADFC-Streifen auf der B14



#MEHRPLATZFÜRSRAD

Foto: © Dennis Boldt (ADFC Stuttgart)

Verkehrspolitik:

- Qualitätsstandard für „Radwege & Co.“

Vermischtes:

- Radschnellweg Stuttgart–Böblingen eröffnet



Mitglied
werden? ...!

Einfach im
Fahrradbüro
anrufen

07 11/6368637

 **BOSCH**

eBike
Expert 

BOSCH eBike Expert



Fahrräder Service Zubehör

www.transvelo.de



TRANSVELO

Reutlingen

Kaiserstraße 52
Tel. 07121 47 07 26

Mo-Fr: 9.30 - 19.00 Uhr
Sa: 9.30 - 16.00 Uhr

Stuttgart

Strohberg 7-9
Tel. 0711 64 92 153

Mo-Fr: 10.00 - 19.00 Uhr
Sa: 10.00 - 14.00 Uhr

Tübingen

Poststraße 3
Tel. 07071 56 87 391

Mo-Fr: 10.00 - 19.00 Uhr
Sa: 9.30 - 16.00 Uhr

INHALT

STUTTGART



- 4 Neues aus Stuttgart
- 5 Neues aus der AG Rad
- 6 Qualitätsstandard für Radverkehrsanlagen
- 8 Bußgeldverfahren
- 11 Mondfahrt zur Sternfahrt

TOUREN



- 12 Mit dem Fahrrad rund um das Land Baden-Württemberg
- 16 ADFC-Familientouren: Durch den Schönbuch zu Ritter Sport und unterwegs im Naturpark Stromberg-Heuchelberg
- 17 Einladung zum Mitradeln: Grenze zwischen Baden und Württemberg
- 18 Stuttgart Alpin Grande

VERMISCHTES



- 19 Radschnellweg Stuttgart-Böblingen eröffnet
- 20 Stadtradeln 2019
- 21 Das Klingel-Hup-Ruf-Syndrom/ Eine Tandemreise mit Überraschungen
- 22 Traueranzeige/Fördermitglieder/ Impressum
- 23 Termine

Liebe Leserinnen,
liebe Leser!

#MehrPlatzFürsRad

Selten hat ein Grundgedanke so gut zu Stuttgart gepasst wie die im Frühjahr vom ADFC bundesweit gestartete Kampagne **#MehrPlatzFürsRad**.

Mit der geplanten Erhöhung des Etats ist der Radverkehr in Stuttgart im Vergleich zu anderen deutschen Metropolen auf einem guten Weg. Viele neue motivierte und fahrradbegeisterte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Verwaltung wollen den Radverkehr zukunftsorientiert planen. Durch den Zielbeschluss des Gemeinderates wird auch der politische Wille untermauert, mehr fürs Rad zu tun.

Was fehlt, ist der Platz fürs Rad!

Der lässt sich nicht einfach vermehren, sondern muss vom motorisierten Verkehr – ob ruhend oder fahrend – gewonnen werden.

Ohne eine Umverteilung der Verkehrsfläche sind die gesteckten Ziele nicht erreichbar.

Keinesfalls darf dies zu Lasten des ÖPNV oder des Fußverkehrs gehen. Es wird Zeit, dass Politik und Verwaltung sich mit der vielleicht unbequemen Wahrheit auseinandersetzen. Wir brauchen mutige, fahrradfreundliche Planungen aus der Verwaltung ohne vorausseilende Rücksichtnahme auf den motorisierten Verkehr und einen Gemeinderat, der diese Planungen dann auch beschließt.

Wir brauchen deutlich
#MehrPlatzFürsRad

Cornelius Gruner



» Sillenbuch, Kirchheimer Straße:

Etwas Neues gibt es an der Kirchheimer Straße in Sillenbuch, allerdings wird das nicht jedem gefallen. Zwei weitere Querungen von Seitenstraßen sind nun ampelgeregelt. An der Trossinger Straße sind Unfälle der Grund, warum die Furt in die Signalschaltung integriert wurde. An der Tuttlinger Straße fehlte bislang jegliche Furt, was der ADFC kritisierte. Das bloße Markieren einer Furt hielt die Stadt aber nicht für ausreichend, da direkt daneben bereits eine Ampel existierte. Daher musste auch hier die Querung mit einer Ampel ausgestattet werden.

» S-Nord, Herdweg:

Schon lange war vorgesehen, am oberen Teil des Herdwegs die Einbahnstraße in Gegenrichtung freizugeben. Dazu war geplant, am Abzweig Lenzhalde – bei der Eisenbahnbrücke – eine Aufstellfläche für die links abbiegenden (genau genommen geradeaus fahrenden) Radfahrerinnen und Radfahrer einzurichten. Nun hieß es allerdings, das gehe nicht, da große Fahrzeuge den Wartebereich „überschleppen“ würden. Also bildlich, der Lkw fährt noch korrekt daran vorbei in die Kurve, aber dessen Anhänger würde zwangsläufig über die Markierung fahren. Daher wurde der Teil zwischen Eisenbahnbrücke und Hauptmannsreute nicht freigegeben, aber der ganz obere Teil. Schade, denn so nützt es nur Wenigen. Wir suchen noch nach einer sicheren Lösung für den Abzweig bei der Eisenbahnbrücke. Falls jemand eine Idee hat, gerne eine Mail schicken an frank.zuehlke@adfc-bw.de.

» Bad Cannstatt, Waiblinger Straße, Daimlerstraße:

Manche Änderungen sieht man praktisch nicht, für die betroffenen Radfahrenden sind sie dennoch wichtig. Wer die Waiblinger Straße herab fährt, wird entlang der Hauptradroute 1 links in die Daimlerstraße geschickt. Dazu gibt es hinter der Kreuzung eine Aufstellfläche zum indirekten Abbiegen nach links. Wer diese Möglichkeit nutzte, musste bislang eine Weile zusehen, wie die links abbiegenden Autos bereits fahren durften, während man selbst auf der Aufstellfläche wartete. Nun wurden die Ampelphasen getauscht: Auf die Hauptphase, in der man zur Aufstellfläche fährt, folgt jetzt direkt die Phase für den Querverkehr und dann erst der direkte Linksabbiegeverkehr.

Frank Zühlke

Von oben nach unten:

An der Tuttlinger Straße fehlte eine Furt, jetzt ist sie ampelgeregelt.

Auch die Querung der Trossinger Straße ist nun ampelgeregelt.

Ganz oben am Herdweg ist die Einbahnstraße für Radfahrer frei.

Schwierig: Wie könnte man Radfahrern hier ein sicheres Abbiegen ermöglichen?

Die **AG Rad** – von der Stadtverwaltung auch „Radroutine“ genannt – ist eine regelmäßige Besprechung zwischen der Stadtverwaltung und Vertretern des ADFC Stuttgart. Dabei geht es um konkrete Maßnahmen für den Radverkehr. Kürzlich wurden unter anderem die folgenden Themen besprochen:

» Bad Cannstatt, Deckerstraße:

Es besteht ein Gehweg, der für Radfahrende freigegeben ist. Vor der Überquerung der Alten Untertürkheimer Straße gibt es im Weg einen Versatz nach links, geradeaus geht es eine Treppe hinunter. Die Gefahrenstelle soll zunächst dadurch entschärft werden, dass die oberste Stufe der Treppe eingefärbt werden soll. Die naheliegende bessere Lösung, dass eine Linie längs des Versatzes sozusagen als rechter Wegrand eingezeichnet wird, wird vom Amt für öffentliche Ordnung abgelehnt. Grund: Es ist ja bis dorthin eigentlich ein Gehweg, Radfahrende sind hier nur „zu Gast“. Daher wäre es unlogisch, für die Radfahrenden eine Linie einzuzichnen.



Der ADFC nutzte dabei die Möglichkeit, wieder einmal darauf hinzuweisen, dass es auch „nicht benutzungspflichtige Radwege“ gibt – seit gut einem Jahr gibt es eine Empfehlung des Bund-Länder-Fachausschusses StVO, wie ein solcher Radweg markiert werden soll, wenn es sich um einen gemeinsamen Geh- und Radweg handelt. Man markiert einfach den Inhalt des entsprechenden Verkehrszeichens auf dem Boden – ohne den blauen Hintergrund. Das Verkehrsschild würde dann entfallen. In Gegenrichtung würde ein allein stehendes Schild „Rad frei“ verwendet. Das wäre hier aus einem weiteren Grund sinnvoll: Nach dem genannten Versatz wird der Weg zu einem benutzungspflichtigen Geh- und Radweg, ohne dass dort der Bordstein abgesenkt ist. Man könnte die neue Regelung auch auf dieses folgende Stück anwenden. Außer an der Deckerstraße wäre das zum Beispiel auch am Kräherwald sinnvoll.

» S-Vaihingen, Waldburgstraße:

An der neuen Radschnellverbindung von der Stuttgarter Stadtgrenze nach Böblingen und Sindelfingen gibt es für abends eine Beleuchtung. In Stuttgart sind das letzte Stück der Waldburgstraße und die Autobahnbrücke unbeleuchtet. Die Stadt plant hier eine Beleuchtung, dazu müsse aber noch eine Stellungnahme des Umweltamtes abgewartet werden. Es sei noch unsicher, ob die Beleuchtung bis zum Herbst installiert werden kann.

» Kreisverkehre:

Kreisverkehre müssen so gestaltet sein, dass Radfahrende beim Ein- und Ausfahren sowie im Kreis nicht überholt werden. Dazu müssen die Ein- und Ausfahrten schmal sein, und im Kreis muss ein erhöhter und gepflasterter Innenring vorhanden sein, der es einerseits großen Fahrzeugen ermöglicht, überhaupt durch den Kreisverkehr zu kommen, der aber für die Insassen von Pkw unangenehm genug ist, dass er nicht mitbenutzt wird. Das ist auch wichtig, damit nicht zu schnell gefahren wird. In Stuttgart gibt es etliche ältere Kreisverkehre, welche diesen Ansprüchen nicht genügen. In Weilimdorf an der Landauer Straße ereignete sich 2016 an einer solchen Stelle sogar ein tödlicher Radunfall – mitten in einer Tempo-30-Zone. Dieser Kreisverkehr soll nun endlich nachgerüstet werden. Die Pläne für den Kreisverkehr Imweg, Otto-Hirsch-Brücken in Obertürkheim, werden in einer späteren Sitzung besprochen.

Frank Zühlke

Von oben nach unten:

Deckerstraße: Geradeaus geht's die Treppe runter

Autobahnbrücke am Ende der Waldburgstraße am Abend: Der Poller reflektiert im Blitzlicht des Fotoapparates – ansonsten ist es finster.

Kreisverkehr in Zuffenhausen mit schmaler Einfahrt und Innenring.

Kreisverkehr in Weilimdorf mit zu breiter Einfahrt und ohne Innenring – so darf es nicht sein!



Abbildung im Text: So kann die Markierung für einen nicht benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweg aussehen. Quelle: bernd.sluka.de

Qualitätsstandard für Radverkehrsanlagen

Der Radentscheid will den „Stuttgart-Standard“

Im letzten Rundbrief berichteten wir über den Zielbeschluss des Gemeinderats „Stuttgart zu einer fahrradfreundlichen Stadt machen“, der in Folge der Unterschriftensammlung des Radentscheid Stuttgart beschlossen wurde. Darin ist von „Qualitätsstandards im Sinne der Ziele des Radentscheids“ die Rede. Daraufhin hat der Radentscheid seine Qualitätsstandards nochmals konkreter gefasst, abgeleitet aus den Zielen, die in der Unterschriftensammlung aufgeführt wurden.

Wir geben sie hier wieder:

1. Was steht wörtlich in den Zielen Radentscheids?

- **Radverkehrsanlagen:** Vom Fuß- und Kraftfahrzeugverkehr baulich getrennt. Als Mindestmaße sind die in den für die Radverkehrsanlagen gültigen Regelwerken genannten Regelbreiten zuzüglich der jeweiligen Sicherheitstrennstreifen vorzusehen.
- **Nebenstraßen:** Auf diesen Straßen minimiert die Stadt den Durchgangsverkehr, z. B. durch bauliche Maßnahmen.
- **Hauptadrrouten für den Alltags- und Pendelverkehr:** Die Entwurfsgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.
- **Kreuzungen oder Einmündungen:** FußgängerInnen und Radfahrende werden durch bauliche Maßnahmen vor Abbiegeunfällen besser geschützt. An Lichtsignalanlagen richtet die Stadt einen zeitlichen und räumlichen Vorlauf für Radfahrende ein. FußgängerInnen und Radfahrende können nach möglichst kurzer Wartezeit in einem Zug über eine Kreuzung fahren bzw. gehen. Soweit möglich sorgt die Stadt zusätzlich an Knotenpunkten, Einmündungen und Grundstückseinfahrten für freie Sichtachsen.
Aus der Begründung lassen sich noch die folgenden Punkte entnehmen:
- Kinder, Seniorinnen und Senioren können ihr Ziel selbstständiger erreichen
- Weniger Konflikte zwischen FußgängerInnen und Radfahrenden

2. Konkretisierung

Da ein rechtlich zulässiges Bürgerbegehren angestrebt wurde, wurden straßenverkehrsrechtliche Begriffe vermieden. Daher ist es nun erforderlich, die genannten Punkte zu konkretisieren.

Radverkehrsanlagen:

- **Schutzstreifen** sollen mit der Formulierung „baulich getrennt“ ausgeschlossen werden. Sie sichern die Radfahrenden nicht davor, zu dicht überholt zu werden, und sind daher nicht geeignet, viele Menschen zum Radfahren zu bewegen. **Radfahrstreifen** sind hingegen durchaus möglich; sie sind aber mindestens 2 m breit. Der Sicherheitstrennstreifen zu Längsparkern orientiert sich mindestens am oberen Wert der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Laut dieser beträgt er 0,50 bis 0,75 m. Soweit möglich sollte darüber hinausgegangen werden, da Autotüren bis zu einem Meter in den Bereich neben dem Auto ragen. Wenn der Querschnitt nicht ausreicht, ist auf den Parkstreifen zu verzichten.

- **„Geschützte Radfahrstreifen“:** Nach einer Versuchsphase ähnlich wie derzeit in Berlin – auf die dortigen Erfahrungen aufbauend – sollten diese zur Standardlösung werden, sofern sich keine Nachteile für die Radfahrenden ergeben. Der Platzbedarf beträgt mindestens 3 m (2,50 m Breite + 0,50 m Trennstreifen mit baulichen Elementen).
- **Bauliche Radwege:** Sollten sie hinter geparkten Kfz verlaufen, muss der Parkstreifen vor jeder Einfahrt oder Einmündung aufhören, und zwar so frühzeitig, dass die Sichtachsen frei sind. Sicherheitstrennstreifen zu Längsparkern sind hier ebenso vorzusehen wie bei Radfahrstreifen. Eine Trennung vom Fußverkehr ist innerorts erforderlich. Sie besteht nicht nur aus einer Markierung, sie muss auch taktil wahrnehmbar sein. Auch optisch muss ein deutlicher Unterschied sichtbar sein, um eine Benutzung des Radwegs durch Fußgänger „aus Versehen“ zu vermeiden. Der Belag des Gehwegs muss auch für Menschen mit Rollatoren, Kinder-„Buggys“ o. ä. gut nutzbar sein, um Konflikte zwischen FußgängerInnen und Radfahrenden zu vermeiden.
- **Nebenstraßen:** Hauptadrrouten und andere wichtige Radrouten auf Nebenstraßen werden möglichst als Fahrradstraße ausgewiesen. Der Durchgangs-Kfz-Verkehr ist auszuschließen (s. auch Ergänzungsbeschluss, Punkt 8).
- **Hauptadrrouten für den Alltags- und Pendelverkehr:** Sie werden innerorts durch eine der beiden vorher genannten Möglichkeiten realisiert (Radverkehrsanlagen, Nebenstraßen). Nicht asphaltierte Wege sind ungeeignet. Außerorts bei starkem Fußgängerverkehr ist wie innerorts eine Trennung erforderlich.
- **Kreuzungen oder Einmündungen:** Für Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen (LSA) s. unter 1. Um die geforderten kurzen Wartezeiten zu erreichen, müssen für FußgängerInnen und Radfahrende mindestens dieselben Qualitätsstufen gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) der FGSV erreicht werden wie für den Kfz-Verkehr.
- **Auch an Kreisverkehren sind Radfahrer besser vor Unfällen zu schützen.** Dazu erforderlich sind ein gepflasterter Innenring, eine Kreisfahrbahn nach Mindestmaß sowie schmale Ein- und Ausfahrten, gemäß den gängigen Richtlinien. Optional sollte die Seitenraumbenutzung ermöglicht werden, im Hinblick auf Kinder oder ältere Menschen. An anderen Knotenpunkten Haupt-/Nebenstraße erfolgt eine Auframpung der Gehwege entlang der Hauptachse. Dies hilft Fußgängern und Radfahrenden Kindern. Im Falle eines baulichen Radwegs ist auch dieser aufzuerampeln, um den Vorrang zu verdeutlichen und Abbiegeunfälle zu vermeiden. An allen Knoten ist das Kfz-Parken an der Ecke baulich zu unterbinden, z. B. mittels Gehwegnasen. Fußgänger und Radfahrende Kinder müssen vor dem Betreten der Fahrbahn freie Sicht an den Parkern vorbei haben.

3. Sind Ausnahmen möglich?

Jegliche Abweichungen von diesen Qualitätsstandards werden mit den sachkundigen Bürgerinnen und Bürgern geklärt, die gemäß Punkt 18 des Ergänzungsantrags an den Schwerpunktsitzungen des Mobilitätsausschusses zum Thema Radverkehr teilnehmen.

Es geht nun darum, dafür zu sorgen, dass die Stadt diese Standards auch wirklich anwendet. Bei einem Termin des Radforums, Projektgruppe Infrastruktur, wurde klar, dass es hier durchaus noch unterschiedliche Auffassungen gibt. So hält der Radentscheid Schutzstreifen für ungeeignet, da damit kein Radverkehrsanteil von 25 Prozent generiert werden kann – sehr viele Menschen fühlen sich auf solchen Streifen nicht sicher. Die Stadtverwaltung hingegen argumentiert, dass man dann an vielen Stellen überhaupt nichts für den Radverkehr machen könnte. Die Diskussion wird weitergehen.

Warum sind Schutzstreifen problematisch?

Auch wir vom ADFC sahen in Schutzstreifen vor einiger Zeit eine gute Lösung, mit der man den Radverkehr voranbringen kann. Man bekommt sie halt eher durchgesetzt als eine komplett eigene Spur, besonders bei den Rahmenbedingungen in Stuttgart. Schutzstreifen haben immerhin die Vorteile, dass Autofahrer eher mit Radfahrern rechnen als bei reinem Mischverkehr und dass sie dämpfend auf die Geschwindigkeit der Kfz wirken, da sich deren Fahrbahn verschmälert.

Sie sichern die Radfahrer aber nicht davor, zu dicht überholt zu werden. Viele potenzielle Radfahrer fühlen sich auf solchen Streifen unsicher – sie helfen eigentlich nur denen, die sowieso Rad fahren. Das reicht aber nicht, um einen Radverkehrsanteil von 25 Prozent zu erreichen.

Abbildung 1 verdeutlicht, dass der Radfahrende bei einem Schutzstreifen nach Regellaß und einer angenommenen Lenkerbreite von 0,7 m selbst dann, wenn man ziemlich weit rechts auf dem Streifen fährt, nur 0,5 m Platz zur Kfz-Fahrbahn hat. Da die „Restfahrbahn“ oft schmal ist, muss damit gerechnet werden, dass viele Autofahrer ziemlich genau an der Linie entlangfahren – ganz abgesehen davon, dass der Schutzstreifen sogar oft mitgeutzt wird, zumindest so lange keine Radfahrer zugegen sind.

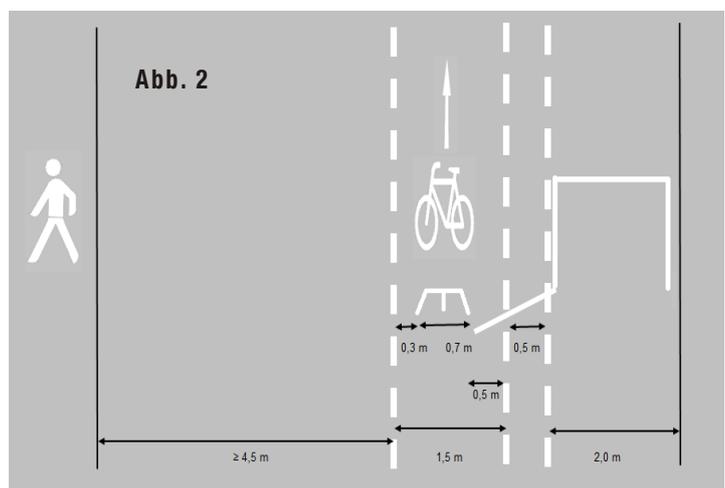
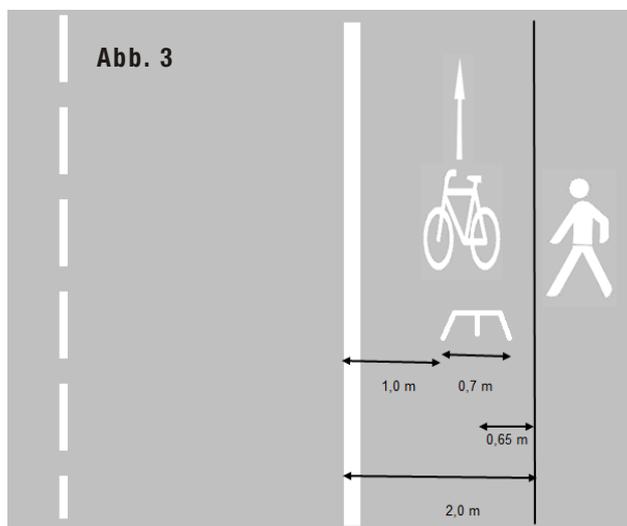
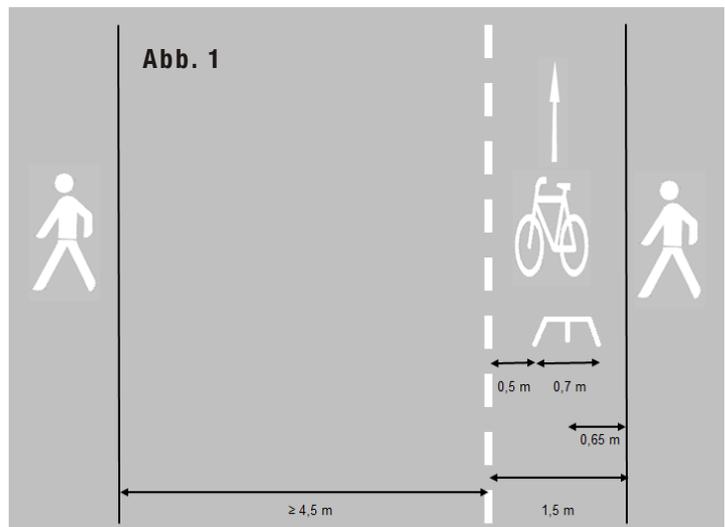
Noch schlechter sieht es aus, wenn neben dem Schutzstreifen geparkt wird (Abb. 2). Der Radfahrer kann dann nicht so weit rechts im Streifen fahren. Bei einem Schutzstreifen nach Regellaß mit Sicherheitstrennstreifen von 0,5 m, einer angenommenen Lenkerbreite 0,7 m und einer Autotür von 1 m bleiben als „Schutz“ gerade noch 0,3 m.

Und wie ist es mit Radfahrstreifen?

Radfahrstreifen bieten schon von den Regellaßen her mehr Platz als Schutzstreifen. Zudem sind sie nicht neben eine schmale Restfahrbahn gezwängt, sondern befinden sich neben einer „normalen“ Fahrbahn. Autofahrer haben daher keinen Grund, direkt an der Linie zu fahren oder gar den Radstreifen mitzubeneutzen. Allerdings sind die bisher üblichen Maße zu knapp. Für den Streifen selbst sollten mindestens zwei Meter angesetzt werden, damit man noch einen Schutz von wenigstens einem Meter haben kann (Abb. 3).

Die letzten 0,5 m für den Überholabstand von 1,5 m muss dann immer noch da herkommen, dass die Autofahrer eher in der Mitte ihrer Spur fahren als an der Linie entlang. Bei Bussen und Lkw wird das schon schwieriger. Daher sollten zwei Meter nur das absolute Mindestmaß sein – jeder Zentimeter mehr bringt für die Radfahrer mehr Sicherheit.

Der Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Autos sollte mindestens 0,75 m betragen, damit Radfahrer in einer ähnlichen Position fahren können, wie wenn sich der Streifen am Straßenrand befindet (Abb. 4).



Fazit:

Radfahrstreifen sind schon deutlich besser geeignet als Schutzstreifen, um sich darauf sicher fühlen zu können, sofern sie breit genug sind. Das Beispiel Karlsruhe zeigt überdies, dass man mit vielen Radfahrstreifen durchaus einen ordentlichen Radverkehrsanteil erreichen kann. Noch besser aber sind geschützte Radfahrstreifen, wie sie derzeit in Berlin erprobt werden: Berlin, Dahlemer Weg: geschützte Radfahrstreifen (protected bikelanes) mit Flexi-Pollern von der Fahrbahn abgetrennt (Abb. 5). Auf solchen Streifen kann man sich vollkommen sicher vor den Kraftfahrzeugen fühlen. Es kann auch nicht darauf geparkt werden. Die Radfahrstreifen müssen aber so breit sein, dass sich Radfahrer gegenseitig überholen können. Man benötigt daher eine komplette Fahrbahn von 3 m Breite und wird sie daher nicht flächendeckend realisieren können.

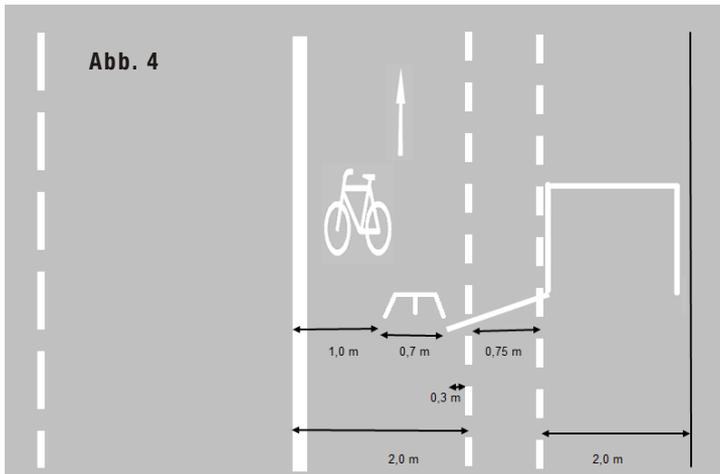
Und was machen wir mit schmalen Straßen?

Vorab: Es wird nicht gehen, ohne dem Autoverkehr etwas wegzunehmen. Nehmen wir zum Beispiel die Reinsburgstraße dort, wo die Querparker sind. Von Bordstein zu Bordstein sind es immerhin ca. 11 m. Man könnte entweder das Parken herausnehmen, dann reicht es für zwei Fahrspuren à 3 m und zwei Radfahrstreifen à 2,5 m. Nun ist bekannt, dass hier ein großer Parkraumangel herrscht, was

daran liegt, dass die Leute dort zu viele Autos besitzen. Alternativ zum obigen Vorschlag könnte man die Straße auch zur Fahrradstraße umfunktionieren, dazu müsste dafür gesorgt werden, dass nur noch Anwohner durchfahren, die anderen sollen die Rotebühl- und Rotenwaldstraße nehmen. Man könnte versenkbare Poller verwenden, so dass der Bus weiterhin fahren kann. Als drittes ist noch eine Einbahnlösung denkbar, wenn auf einen Teil der Parkfläche verzichtet wird und dann nur ein Radfahrstreifen eingerichtet werden muss – die Gegenrichtung wäre dann auf einer Spur mit den Bussen unterwegs. Letztlich sollen die Autofahrer und -planer entscheiden, ob ihnen die Straße eher zum Durchfahren oder zum Parken wichtig ist. Aber beides geht halt nicht!

Natürlich gibt es auch Straßen, die noch deutlich schmaler sind und an denen jetzt schon nicht geparkt werden kann. Hier sollte in jedem Fall das Tempo auf höchstens 30 km/h reduziert werden und möglichst dafür gesorgt werden, dass nur diejenigen Autos dort fahren, die nirgends anders fahren können. Auch Einbahnregelungen (natürlich nur für die Autos) sollten erwogen werden. An weiterhin stark von Autos frequentierten Straßen ist Tempo 20 eine geeignete Lösung – besonders, wenn auch viele Fußgänger unterwegs sind, welche die Straße queren wollen, wie zum Beispiel in der Schwabstraße.

Frank Zühlke



In Stuttgart-Weilimdorf!

Fahrrad-Spezialhaus
Theodor Renner

Ich hab Dein Rad!

Öffnungszeiten:
Montag–Freitag 9.30–18 Uhr · Samstag 9.30–14 Uhr

Wormser Straße 16 · 70499 Stuttgart
Tel. 0711 29 62 34 · Fax 0711 2 23 67 17

Seit 1918 in Stuttgart

Fahrrad-Spezialhaus

RENNER Stuttgart
www.fahrrad-renner.de

TUV SAKHLAND SEHR GUT Service tested





Engstelle Kaltental

Im Stadtteil Kaltental befindet sich zwischen den Stadtbahnhaltestellen Waldeck und Kaltental eine Engstelle, die sicher viele Radler kennen und fürchten.

In beiden Richtungen wird hier die Hauptradroute als „Schutzstreifen“ direkt neben den geparkten Längsparkplätzen geführt. Der verbleibende Platz zwischen den Stellplätzen und der Gleisanlage der Stadtbahn beträgt zirka 4,5m. Die Stadt hat diesen Raum für Radfahrer und Kraftfahrzeuge aufgeteilt: 1,39m für Radfahrer und 3,05m für Kraftfahrzeuge mit einem 12cm breiten Trennstrich.

Wer dort schon gefahren ist, kennt sicher das ungute Gefühl, dass es eigentlich zum Überholen zu eng ist. Schaut man sich die Urteile an, sieht man: Ein Radfahrer muss einen Meter Platz zu den parkenden Fahrzeugen halten, und Kraftfahrzeuge müssen mindestens 1,5m Abstand zu den Radfahrern halten. Von den 4,56m verbleiben dann in Summe noch zwei Meter für den Radfahrer, das Kraftfahrzeug und den Sicherheitsabstand von Gleisanlage zu Kraftfahrzeug. Ein Überholen ist hier rechtlich nicht möglich, es besteht ein faktisches Überholverbot. Leider legt die Stadt durch die Anlage des Schutzstreifens nahe, dass genau dies möglich sei. Der Radfahrer soll in der „Doorzone“ fahren und ein zu knappes Überholen tolerieren.

Dieser Widerspruch führt hier zu gefährlichen Situationen.

Im September 2018 hatte ich ein extrem ungemütliches Erlebnis mit dem Lkw einer Stuttgarter Baufirma. Dieser überholte mich mit hohem Tempo und sehr wenig Seitenabstand (siehe Foto oben).

Von diesem Tag an änderte ich mein Verhalten hier und fahre seither so, dass ein Überholen nicht nur rechtlich, sondern auch faktisch nicht mehr möglich ist. Leider führt dies zu massiven Konflikten mit den Kraftfahrzeugen, die die Rechtslage nicht kennen (wollen) und in der Anlage des „Schutzstreifens“ ein Recht auf schnelle Fahrt und Überholen sehen. Eine „Gelbe Karte“ meinerseits wurde von der Stadt nicht einmal beantwortet.

Am 23. Januar 2019 ist die Sache eskaliert. Obwohl ich links des Schutzstreifens fuhr, hat mich ein Pkw noch überholt. Diesmal mit einem Seitenabstand von wenigen Zentimetern zwischen Spiegel und Lenker. Durch einen Klapps auf die Beifahrerseite und einem Schrei habe ich ihn auf die (aus meiner Sicht) gefährliche Lage aufmerksam gemacht.



Oben:

Gefährliche Situation mit dem Lkw – der Platz dazwischen ist sehr eng.

Wir hatten uns sachlich unterhalten, blieben allerdings bei unseren Meinungen: Er sagte sinngemäß, der „Schutzstreifen“ ist benutzungspflichtig. Eine Gefahr durch sich öffnende Autotüren besteht nicht (Autofahrer passen alle auf und wenn doch was passiert ist der Autofahrer schuld). Ich bestand auf meiner Meinung, dass ein Überholen selbst dann nicht möglich ist, wenn ich in der Mitte des „Schutzstreifens“ gefahren wäre und dass ein Unfall mit einer sich öffnenden Fahrertür für mich tödlich verlaufen kann. Im Überlebensfall bekomme ich eine Teilschuld, da ich nicht ausreichend Abstand gehalten habe.

Da ich hier Klarheit haben wollte, zeigte ich den Autofahrer an.

Der Polizeiobermeister, der die Anzeige aufnahm, sagte mir zu, dass er mit dem Autofahrer ein „verkehrserzieherisches Gespräch“ führen werde, ich aber mit einer Anzeige seinerseits wegen Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot rechnen müsse, wenn ich an der Anzeige selbst festhalte. Eine Gefährdung durch das enge Überholen wollte er nicht erkennen, da nichts passiert sei.

Ich blieb bei meiner Anzeige und erhielt im April selbst eine Anzeige, da ich als Radfahrer das Rechtsfahrgebot missachtet und dadurch andere behindert haben soll: „Ein Pkw konnte Sie nicht überholen“. Ich erhielt eine Verwarnung mit Verwarnungsgeld von 20€. Nach Verstreichen der Frist erhielt ich dann einen Bußgeldbescheid über 20€ zuzüglich 28,50€. Mit Unterstützung des ADFC legte ich gegen diesen Bescheid unter Verweis auf die geltende Rechtsprechung Einspruch ein. Anfang Juli erfolgte dann die Zurücknahme des Bußgeldbescheides.

Martin Mücke

RADSPORT  MAYER

— DIE KOMPETENZ IN STUTTGART —

Heilbronner Straße 389 | 70469 Stuttgart-Feuerbach
Telefon: 0711 / 8946280 | Email: info@radsport-mayer.de

www.radsport-mayer.de

RAD UND REISEN

Fahrräder ■ Service ■ Zubehör ■ Radreisen

Arnoldstraße 1
70378 Stuttgart-Mühlhausen
Telefon: 0711/53 21 27
Fax: 0711/53 21 35
Mail: radundreisen@t-online.de
www.radundreisen.de

Die Krux mit den Schutzstreifen

Martin Mückes Schilderung zeigt das ganze Dilemma von Schutzstreifen im engen Stuttgart. Mehr zu Schutzstreifen findet sich an anderer Stelle im Heft.

Kritisch ist die Situation, wenn der Kfz-Verkehr nicht den Platz hat, mit vorgeschriebenem Sicherheitsabstand (1,5 m) zu überholen – z. B. bei Stadtbahngleisen in Mittelage. Leider sind solche Schutzstreifen auch in jüngster Zeit, z. B. Am Wallgraben, neu eingerichtet worden. Autofahrer unterliegen hier dem Trugschluss, dass die gestrichelte Linie ihre Fahrspur von der des Radfahrers trennt. Letztendlich unerträglich wird die Situation, wenn Schutzstreifen – wie im Fall von Martin Mücke – entlang von Parkstreifen angeordnet werden.

Nur zur Klarstellung – auch diese Schutzstreifen entsprechen in ihrer Ausführung noch geltendem Recht. Der ADFC begrüßt es sehr, dass die Stadtverwaltung diese Art von Schutzstreifen zukünftig nicht mehr anordnen wird und die bestehenden neu bewerten will.

Die Einstellung des Bußgeldverfahrens gegen Martin Mücke ist wahrscheinlich auf eine Stellungnahme des ADFC zurückzuführen. Wir haben diese Stellungnahme angefügt, da sie die rechtliche Einordnung der Situation verdeutlicht und in ähnlich gelagerten Fällen herangezogen werden kann.

Cornelius Gruner

SCHREIBEN AN DIE BUSSGELDSTELLE

Sehr geehrte Damen und Herren,
unter dem AZ 505.28.126268.2 erging an Herrn Dr. Martin Mücke angefügter Bußgeldbescheid. Herr Dr. Mücke ist als ADFC-Mitglied über den ADFC rechtsschutzversichert. Der ADFC geht davon aus, dass Herr Dr. Mücke Einspruch einlegen wird, und der ADFC unterstützt Herrn Dr. Mücke in diesem Vorhaben.

Begründung:

Das Bußgeld begründet sich auf folgende Ordnungswidrigkeiten:

- Missachtung des Rechtsfahrgebots
- Behinderung („ein Pkw konnte nicht überholen“).

Beide Vorwürfe sind nicht haltbar.

Örtlichkeit:

Der Vorfall ereignete sich auf der Böblinger Straße, Höhe Gebäude 394. Die Straße zwischen unüberfahrbarem Gleiskörper der Stadtbahn und Straßenrand ist dabei wie folgt aufgeteilt: Parkstreifen 1,88 m, Schutzstreifen 1,39 m und Fahrstreifen 3,05 m, die Strichbreite zwischen Parkstreifen und Schutzstreifen sowie zwischen Schutzstreifen und Fahrstreifen beträgt jeweils 12 cm. Ein Sicherheitstrennstreifen fehlt!

Rechtsfahrgebot:

Ein durch Leitlinien (Zeichen 340) markierter Schutzstreifen für Radfahrer beinhaltet keine rechtlichen Verhaltenspflichten für Radfahrer (OVG Lüneburg, 12 LC 150/16).

Für Radfahrer besteht bei Vorhandensein von Schutzstreifen lediglich eine indirekte Benutzungspflicht, die sich an der Pflicht orientiert, das Rechtsfahrgebot des § 2 Abs. 2 StVO einzuhalten.

Demgegenüber besteht jedoch der notwendige Sicherheitsabstand, den ein Radfahrer zu parkenden Fahrzeugen einzuhalten hat! Beim Vorbeifahren an parkenden Fahrzeugen gehen Gerichte von einer Türbreite Abstand aus, die der Radfahrer einhalten muss (LG Berlin, Az. 24 O 466/95, OLG Karlsruhe, Az. 10 U 283/77). Der Öffnungsbereich von Autotüren erstreckt sich von etwa 80 cm bei schmalen Türen von viertürigen Kleinwagen bis etwa 1,5 m bei zweitürigen Coupés oder bei Lkw. Da der Parkstreifen in weiten Teilen von Kleintransportern genutzt wird (siehe Foto in der Darstellung in dem Beitrag von Dr. Mücke; *Anm. der Red.*), ist von deutlich mehr als 0,8 m auszugehen. Aber selbst unter Bezugnahme dieses Mindestmaßes muss sich der Radfahrer unter Beachtung seiner Lenkerbreite (> 0,6 m) mindestens am linken Rand des Schutzstreifens bewegen, um sogenannte Dooringunfälle zu verhindern.

Behinderung („ein Pkw konnte nicht überholen“)

Ein Pkw darf an dieser Stelle nicht überholen! Die Rechtsprechung ist dazu eindeutig und unstrittig, auch wenn der notwendige Sicherheitsabstand zu Radfahrern noch nicht in der StVO verankert ist (ist aktuell vorgesehen). Alle diesbezüglichen Urteile gehen von einem Mindestabstand von 1,5 m aus (OLG Saarbrücken 3 U 141/79, OLG Hamm 6 U 91/93, OLG Düsseldorf 1 U 234/02, OLG Brandenburg 12 U 6/11 usw.). Auch hier ist das linke Lenkerende des Radfahrers maßgebend.

Selbst ein fälschlicherweise in der Mitte des Schutzstreifens fahrender Radfahrer kann nicht mit dem vorgeschriebenen Sicherheitsabstand von einem mehrspurigen Fahrzeug zwischen Gleiskörper und Parkstreifen überholt werden.

*Mit freundlichen Grüßen
Cornelius Gruner*

Mondfahrt zur Sternfahrt

Jedes Jahr im Juni schaut ein Großteil der Fahrrad-Welt neidisch nach Berlin. Zehntausende, wenn nicht sogar über 100.000 Radfahrende versammeln sich dort zur Sternfahrt und demonstrieren für fahrradfreundliche Städte mit Mondfahrt vorab. Das können wir auch!

Im letzten Jahr ist uns ein kleines Detail aufgefallen: Es gibt bei der Berliner Sternfahrt einen internationalen Zubringer aus Polen, der über Nacht zu näher gelegenen Startpunkten fährt. „Das können wir auch!“, sagten wir damals spontan. Dann gingen einige Monate ins Land und niemand dachte mehr an die Sternfahrten, weder im fernen Berlin, noch hier in Stuttgart. Im April ist es uns wieder eingefallen und wir überlegten konkret, ob wir das denn wirklich auch können und wie wir es umsetzen wollten. Ein mögliches Ziel war schnell ausgemacht: Straßburg – Stuttgarts Partnerstadt – ist ebenfalls ein internationaler Startpunkt, der dank offener Grenzen gut zu erreichen ist. Nach einer groben Schätzung der Strecke planten wir, um Mitternacht am Münsterplatz in Straßburg loszufahren. Bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 20 km/h sollte es so möglich sein, rechtzeitig in Weil der Stadt anzukommen, um mit der dort um 9.30 Uhr startenden Gruppe nach Stuttgart zu fahren. Damit war vorerst alles geklärt, und wir starteten ein bisschen Werbung im Social Media und beim Landesverband für unsere Tour. Wir waren skeptisch, ob das alles einfach so funktioniert. Niemand von uns ist bisher über Nacht gefahren, wir wussten nicht, ob andere diese Schnapsidee auch gut finden und mitmachen würden.

Die Wettervorhersage war nicht besonders gut. Es sollte auf jeden Fall regnen. Die ersten Zusagen wurden wieder zurückgezogen. Und dann kam die Frage auf: Wie kommen wir eigentlich nach Straßburg? Und bevor noch jemand etwas anderes sagen konnte, wurde die Idee ausgesprochen, dass wir doch auch mit dem Rad nach Straßburg fahren könnten. Wir wollten uns am Samstag vor der Sternfahrt um 13 Uhr am kleinen Pavillon auf dem Stuttgarter Schlossplatz treffen. Einer hatte die Route der Etappenfahrt des RTC Stuttgart auf seinem Navi und wir wählten deren Rückfahrt für unsere Hinfahrt. Bei bestem Wetter ging es zu dritt los. Wir fuhren gemütlich in Richtung Schwarzwald, bis wir in den Regen kamen. Ein Schauer auf einer Abfahrt ins Nagoldtal durchnässte uns ziemlich – es gab keine Möglichkeit sich unterzustellen. Weiter ging es dann in Regenklamotten, die Motivation war trotzdem nicht gebrochen. Wir fuhren weiter und weiter, machten viele Pausen, bis wir gegen 23 Uhr in Kehl ankamen. Die beleuchtete Europabrücke zeigte uns die damalige Grenze und wir rollten mit leichter Gänsehaut drüber. Die erste Etappe war geschafft!

Jetzt mussten wir nur wieder zurück. Wir zogen uns etwas Trockenes an und fanden zum Glück noch ein Restaurant, in dem wir noch etwas zu essen bekamen und unsere Trinkflaschen auffüllen konnten. Dann machten wir uns auf den Weg zum Münsterplatz. Dort stießen noch drei andere Mitfahrer zu uns.

Der Rückweg führte uns über die EuroVelo-Route 15 im Rheintal entlang nach Karlsruhe. Es ging über meist ruhige Straßen, teilweise auch über asphaltierte Nebenwege ohne Autoverkehr durch Wald. Sechs Fahrräder rollten lautlos durch die Nacht, die Lampen wiesen uns den Weg. Man sah nie weiter als ein paar Meter und hörte dafür aber allerlei Geräusche, die ein Stadtkind sonst nicht mehr kennt.

Überraschend pünktlich und trocken kamen wir gegen 5.30 Uhr am Bahnhof in Karlsruhe an. Dort gab es Kaffee und eine Kleinigkeit zum Essen. Außerdem wartete hier noch ein weiterer Mitfahrer auf uns.

Zu siebt ging es nach der Pause weiter. Nur wenige Kilometer später mussten wir anhalten und uns umziehen, weil uns ein starker Schauer erwischt hatte. Dann fuhren wir durch Pforzheim und von dort ins Würmtal bis zum offiziellen Start der Sternfahrt in Weil der Stadt. Um 9.44 Uhr wurden wir dort mit Applaus begrüßt. Nach 160 km von Straßburg bzw. 340 km vom Start vor knapp 17 Stunden in Stuttgart waren wir zwar erschöpft, aber stolz, das geschafft zu haben.

Jetzt fuhren wir gemütlich mit der Menge zurück nach Stuttgart und schmiedeten dabei schon die ersten Pläne, was wir im nächsten Jahr machen könnten...

Christoph Hoyer



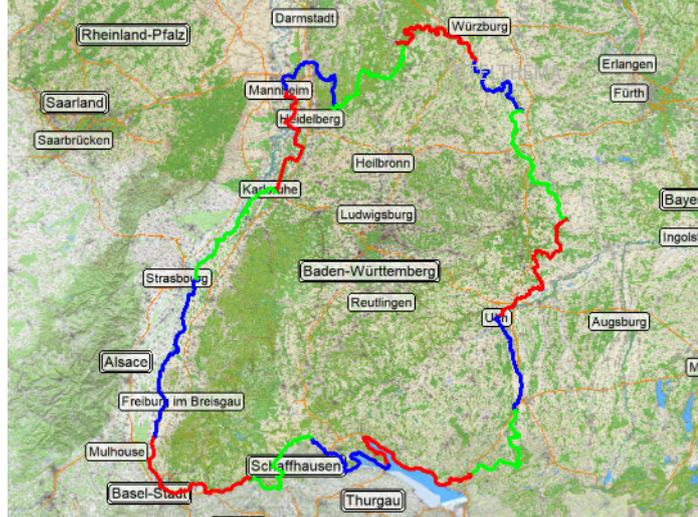
stadtmobil
carsharing

Ich bin
unabhängig –
auch vom
eigenen Auto.

www.stadtmobil-stuttgart.de

Mit dem Fahrrad rund um das Land Baden-Württemberg

vom 25. April bis 9. Mai 2019



Beim Betrachten der Bilddokumentation einer Radtour auf der Tour Brandenburg (2013), einem großartigen Rundkurs um das Land Brandenburg herum, entstand die Idee, etwas Ähnliches einmal an den Grenzen von Baden-Württemberg zu unternehmen. Vom Entstehen der Idee bis zur Umsetzung dauerte es noch eine Weile – das Unternehmen wurde als Einstieg in den Ruhestand geplant.

Im Sommer 2018 fing ich an, mit analogen Karten auf dem Tisch im TourExplorer digital eine Strecke an der Grenze Baden-Württembergs auszuloten. Dabei ging ich davon aus, dass ein guter Teil der Strecke auf bekannten Radwegen verläuft:

- vor Ulm die Radwege an Brenz und Donau
- von Ulm an der Iller bis Memmingen und weiter durch das Allgäu an den Bodensee
- am Bodensee
- ab Weil am Rhein dann am Fluss entlang bis Mannheim.

Damit war im Grunde die Ost-, Süd- und Westgrenze geklärt. Bei dem Suchen von grenznahen Wegen an der Nordgrenze – von Mannheim nach Ulm – wurde bald klar, dass dieser Teil des Rundkurses eine Abenteuertour werden würde. Man fährt immer wieder kurze Stücke auf bekannten Radwegen (Neckar, Main und Tauber). Die Flüsse bilden aber nicht dauerhaft die Grenze. Und, um von einem Flusstal ins andere zu kommen, sind jeweils zum Teil heftige Steigungen an der Bergstraße und im Odenwald zu überwinden.

Unter Berücksichtigung von günstiger Anfahrt mit der Bahn von Stuttgart aus und denkbaren Übernachtungsmöglichkeiten entstand so eine Route mit 15 Etappen, die in der Tabelle aufgelistet sind. Geplant war, ab Karlsruhe im Uhrzeigersinn zu fahren.

Da ich die Tour nicht unbedingt allein fahren wollte, nutzte ich verschiedene Kanäle, die im ADFC zur Verfügung stehen (Mitradelzentrale, Infos des Landesverbandes an die Kreisverbände usw.), um das geplante Unternehmen publik zu machen. Die Resonanz war überwältigend – etwa 25 Rückmeldungen gingen ein. Zu einem vorbereitenden Treffen im Januar 2019 kamen 12 Interessierte. Aus

Strecke	km	HM
• Karlsruhe – Mannheim	88	570
• Mannheim – Neckargemünd	92	1250
• Neckargemünd - Miltenberg	109	1770
• Miltenberg - Wittighausen	78	930
• Wittighausen – Rothenburg o. d. T.	79	1140
• Rothenburg o. d. T. – Nördlingen	100	990
• Nördlingen – Ulm	113	1050
• Ulm – Aitrach	65	470
• Aitrach – Wangen	92	990
• Wangen – Konstanz	110	1020
• Konstanz – Tengen	80	1020
• Tengen – Waldshut	81	1010
• Waldshut – Neuenburg	101	640
• Neuenburg – Kehl	121	680
• Kehl - Karlsruhe	88	430
	1397	13960

verschiedenen Gründen musste der Termin (25. April bis 9. Mai 2019) recht früh im Jahr gewählt werden. Auch machte ich deutlich, dass ich die Tour nicht vorgefahren bin und vor allem an der Nordgrenze mit Überraschungen gerechnet werden muss.

Es waren schließlich fünf Mitfahrer, die sich für die Gesamttour anmeldeten, und zwei weitere, die ab Ulm mitfahren wollten.

Karlsruhe – Mannheim

Punkt 9 Uhr fuhr der Zug von Stuttgart nach Karlsruhe ab. In Karlsruhe starteten wir bei wunderbarem Wetter. Wenn man versucht, von Karlsruhe rechtsrheinisch direkt am Rhein zu fahren, stellt man fest, dass man durch schier endlose Industrie- und Hafenanlagen fahren müsste. Der Rheinradweg verläuft auf der anderen Seite des Rheins. Da wir innerhalb von Baden-Württemberg bleiben wollten, fuhren wir zum Schloss und dann auf der Grabener Allee durch den Wildpark bis Graben. Danach ging es bald wieder auf schönen Wegen durch Wald. Erst in Rheinhausen kamen wir an den Rhein. Die Einfahrt nach Mannheim ist direkt am Rhein nicht möglich. Erst wenige Kilometer vor dem Ziel, der Jugendherberge Mannheim, konnten wir in einer Grünanlage am Rhein fahren. Nach einem guten Essen in der Jugendherberge machten wir noch einen kleinen Rundgang durch die Stadt – Wasserturm, Paradeplatz, Schloss. Das Wetter trübte sich ein, schon beim Abendessen mussten wir wegen eines gewaltigen Sturms von der Terrasse in den Speisesaal fliehen.

Von oben nach unten:

Die Route mit insgesamt
15 Etappen

Tabelle Streckenkilometer

Start am Karlsruher Bahnhof



Mannheim – Neckargemünd

Nach einem guten Frühstück fuhren wir 8.30 Uhr los, leider bei leichtem Regen, der uns auch den ganzen Tag in wechselnder Intensität erhalten bleiben sollte. An der Fähre kurz vor Sandhofen mussten wir 45 Minuten auf den Fährmann warten. Die weitere Strecke führte zunächst bis Hüttenfeld nach Norden und dann bis Laudenbach nach Osten. Wir fuhren auf schönen Waldwegen, der Weg stieg sanft an. Hinter Laudenbach begannen dann die teilweise heftigen Steigungen an der Bergstraße und in den Odenwald. Der erste Anstieg endete am Kreuberg (Wallfahrtsstätte). Der Abfahrt nach Birkenau folgten ein weiterer Anstieg zum Wachenberg und die Abfahrt in das Gorchheimertal. Aus diesem war noch ein letzter Anstieg zur Stiefelhöhe zu bewältigen, von wo aus wir in einer langen Abfahrt in Neckarsteinach an den Neckar gelangten. Einen grenznahen Weg hinter Neckarsteinach mit noch einmal einer heftigen Steigung ließen wir aus und fuhren am Neckar bis zu unserem Quartier in Neckargemünd. Dort kamen wir in einem Gasthof unter, der sicher schon bessere Zeiten gesehen hatte – war aber in Ordnung.

Einige Passagen des Tracks (Wege aus der ADFC Wege-Datenbank) dieser Etappe mussten wir umfahren, da es diese Wege schlicht nicht gab.

Neckargemünd – Miltenberg

Am nächsten Morgen musste in Neckargemünd erst ein Fahrradgeschäft angefahren werden, da an einem Fahrrad der Ständer und der Sattel kaputt gegangen waren. Das Fahrradgeschäft lag am Weg, war sehr gut sortiert, und die Mitarbeiter waren ausgesprochen hilfsbereit. Nach dieser erzwungenen Pause fuhren wir auf der linken Neckarseite zunächst bis Eberbach. Vom Wetter her war es kühl, aber trocken. Von Eberbach ging es in einem langen und steilen Anstieg auf die Höhe, auf der wir auf schönen Waldwegen fahren konnten. Die im Track vorgesehene Abfahrt nach Kailbach erwies sich als nicht fahrbar. Wir mussten deshalb viele Kilometer umfahren, zum Teil auf sehr schlechten Wegen. Im Tal angekommen, fuhren wir dann auch nicht dem Track folgend gleich wieder in die Höhe – wir lechzten nach einem Kaffee. Auf einer wenig befahrenen Straße mit leichtem Anstieg fuhren wir bis Hesseneck; dort gab es leider auch nichts. Ein freundlicher Herr beschrieb uns den Weg zu einem Gasthof in Hessenbach. Dafür musste aber wieder eine heftige Steigung überwunden werden (hoch hätten wir aber so oder so müssen). Als wir in dem Gasthof ankamen, fing es richtig heftig an zu regnen. Bei deutlich abgekühlten Temperaturen und leider immer wieder Regen fuhren wir mit weiteren Anstiegen über Schloßbau nach Muldau. Hinter Rippberg kam dann noch ein Anstieg, bei dem alle schieben mussten. Bei Dunkelheit und Regen fuhren wir zum Abschluss auf der Bundesstraße nach Miltenberg hinunter. Ausgekühlt und durchnässt kamen wir in unserem Quartier an.

Unten:

Fähre über den Altrhein bei Sandhofen



Oben:

Stopp in Wertheim

Miltenberg – Wittighausen

Da Miltenberg nicht in Baden-Württemberg liegt, hätten wir am nächsten Morgen dem Grenzverlauf folgend erst ein Stück der Strecke, die wir am Tag zuvor heruntergefahren waren, wieder hinauffahren müssen, um in einem Bogen auf den Main-Radweg zu kommen. Wir entschieden, gleich am Main zu fahren. Diesem folgten wir über Wertheim bis Bettingen. Am Ausgang von Bettingen in Richtung Dertingen machten wir in einer riesigen Osteria, die zu einem monströsen Outlet-Center gehört, Mittagspause. Danach kamen einige Anstiege – bei einem war wieder mühevolleres Schieben angesagt. Die Strecke führte jetzt durch eine sehr schöne Landschaft. Über das Wetter konnten wir uns nicht beschweren – es war zwar kühl, aber es blieb bis auf wenige Tropfen trocken. In dem kleinen Wittighausen kamen wir in einer Pension unter, die zu einem Gasthof gehörte, der aber geschlossen hatte. In einem weiteren Gasthof war eine geschlossene Gesellschaft. Gegenüber der Pension gab es noch einen Gasthof, in dem aber nur eine alte Frau Hähnchen und Pommes für den Straßenverkauf bereitete und mit uns als Gruppe überfordert war. Dadurch hatten wir am Sonntagabend ein Problem. Ein Pizzaservice rettete uns.

Wittighausen – Rothenburg ob der Tauber

Von Wittighausen ging es mit kurzen, jedoch zum Teil heftigen Steigungen weiter. Es war trocken, aber kalt. Die Landschaft, durch die wir fuhren, ist sehr schön. In Weikersheim kamen wir an die Tauber, deren Verlauf wir aber, der Grenze folgend, sofort wieder verließen. In Creglingen kamen wir wieder ins Taubertal. Wir besuchten zunächst die Herrgottskirche, um danach in einem netten Café Pause zu machen. Wir hätten natürlich einfach an der Tauber weiter nach Rothenburg fahren können. Die Grenze verläuft aber über die Frankenhöhe, wohin wir mit einigen Anstiegen gelangten. Dort fing es leider an zu regnen, womit wir die Landschaft nicht so wirklich genießen konnten. Wir kamen bei Regen in dem ehrwürdigen Gemäuer der Bildungsstätte Wildbad in Rothenburg, die direkt unten an der Tauber liegt, an; wir mussten damit die Grenze von Baden-Württemberg nur wenige Meter überschreiten.

Rothenburg ob der Tauber – Nördlingen

Wir starteten bei sehr kühlen, aber trockenen Witterungsbedingungen. Nach wenigen hundert Metern auf dem Radweg „Liebliches Taubertal“ mussten wir den ersten großen Anstieg bewältigen. Schlimmer als der Anstieg war der kalte Wind, der uns auf der Höhe entgegen blies. Es wurde aber wärmer und der Wind ließ nach. Wir fuhren wieder durch eine sehr schöne, von Landwirtschaft geprägte Landschaft. Es gab immer wieder kurze Anstiege, gefolgt von schönen Abfahrten. Um in Nördlingen zu übernachten, mussten wir am Ende der Tour zum einen den Rand des Rieskraters überwinden und zum anderen natürlich Baden-Württemberg verlassen.

Nördlingen – Ulm

Wieder starteten wir bei empfindlich kühlen Temperaturen, aber strahlend blauem Himmel und Sonnenschein. Bald wurde es jedoch sehr schön warm. Nach ca. 40 km und schon den wesentlichen Anstiegen des Tages trafen wir in Ballmertshofen auf eine ADFC-Gruppe aus Heidenheim, die unsere Etappe an diesem Tag als Tagestour angeboten hatte. Gemeinsam fuhren wir durch eine schöne Landschaft. In Giengen/Brenz machten wir gemeinsam Pause. Die Heidenheimer Gruppe verabschiedete sich dann; zwei Mitfahrer begleiteten uns bis kurz vor Ulm. Nach einem guten Abendessen in einem rumänischen Lokal gesellten sich abends in der Jugendherberge, wie geplant, eine Mitfahrerin und ein Mitfahrer zu uns.

Ulm – Aitrach

Bei sehr schönem Wetter fuhren wir den ganzen Tag an der Iller entlang, einmal links und einmal rechts. Gleich hinter Ulm verweilten wir etwas im Kloster Wiblingen. Da wir am Vortag einige Kilometer mehr gefahren waren, waren es heute einige weniger. Dennoch war es anstrengend – es war fast durchgehend ein Schotterweg und dieser stieg kaum merklich, aber kontinuierlich an. Nervig waren relativ große schwarze unbemannte Flugobjekte.

Aitrach – Wangen

In Aitrach verabschiedeten sich zwei der ursprünglichen Mitfahrer – einer aus familiären, der andere aus technischen Gründen. Wie vorhergesagt war das Wetter nicht so gut: es war kühl und regnete leicht. Die Strecke war, typisch Allgäu, hügelig. Ab Schmidfelden kam dann ein im Höhenprofil deutlich sichtbarer Anstieg. Auf den ersten Kilometern bis Kreuzthal war die Straße asphaltiert und die Steigung moderat. Nach einer schönen Mittagspause ging es auf einer Schotterpiste mit heftigen Steigungen weiter; an zwei Stellen

Unten:

Gemeinsam mit der ADFC-Gruppe aus Heidenheim fuhren wir von Nördlingen nach Ulm.



Oben:

Ev. Bildungsstätte Wildbad in Rothenburg o. d. Tauber

mussten wir schieben, um auf 1060 m hoch zu kommen. Leider hat man außer Nebel nichts gesehen. Die Abfahrt war nicht nur wegen des Schotters spannend, sondern vor allem, weil der Weg durch einige von einem Sturm gefällte Bäume verlegt war. Meist abwärts gelangten wir über Isny nach Wangen-Neuravensburg.

Wangen – Konstanz

Der Himmel war am Morgen bedeckt, aber es war trocken und nicht so sehr kalt. Auf schönen Wegen durch das Allgäu gelangten wir um die Mittagszeit in Kressbronn an den Bodensee. Wir fuhren jetzt auf dem Bodensee-Radweg gegen den Uhrzeigersinn. In Meersburg machten wir in einem sehr schönen Café Mittagspause. Dabei wurde beraten, ob wir – das Wetter sollte schlechter werden – mit der Fähre nach Konstanz übersetzen oder den Überlinger See abfahren und über den Bodanrück nach Konstanz fahren wollen. Es wurde beschlossen, über den Bodanrück zu fahren. Auf den Bodanrück hinauf mussten wir auf zwei Kilometern eine sehr steile Schotterpiste schieben. Dabei wurde es empfindlich kalt, und es fing an zu regnen. In der Jugendherberge durften wir – durchgefroren und verdreckt – als erstes zum Essen gehen, was richtig guttat.



Konstanz – Tengen

Am Morgen war es trocken, aber sehr kalt (2° C). Es blieb trocken, und es wurde wärmer. Wir fuhren unter Auslassung der Innenstadt durch Konstanz an den Untersee und an diesem entlang über Radolfzell bis Wangen, wo wir eine Mittagspause einlegten. Von hier aus waren es nur noch wenige Kilometer bis zur Schweizer Grenze in Öhningen. Geplant war selbstverständlich, nicht durch die Schweizer Beule auf dieser Seite des Bodensees zu fahren, sondern um diese herum. Um an der Grenze entlang zu fahren, sind bis Tengen einige gewaltige Steigungen zu bewältigen. Dabei konnten wir im Wald zeitweise direkt an der Schweizer Grenze entlangfahren.

Tengen – Waldshut

Wir starteten in Tengen bei Temperaturen um den Gefrierpunkt. Zunächst mussten wir noch einmal einige Höhenmeter bis zur B 314 überwinden. Diese hat leider nicht, wie erhofft, einen Radweg. Bei dem Versuch, das Stück auf der heftig befahrenen Bundesstraße zu umfahren, versagten letztlich alle Navigationsgeräte, da sie Wege zeigten, die es eigentlich nicht gibt. Auf diese Weise kamen einige Kilometer und auch Höhenmeter zu den geplanten hinzu. Der Weg zog sich dann auf der Höhe mit einigen kurzen, aber heftigen Anstiegen hin. Wir konnten aber schöne Ausblicke genießen. Besonders schön ist der Wutachblick. Jetzt folgte eine grandiose Abfahrt ins Wutachtal hinunter. Auf dem schönen Radweg entlang der Wutach fuhren wir bis Oftringen, um dann das Reuental hinauf zu fahren. In Erzingen gab es eine Kaffeepause. Nach Grießen folgte der letzte Anstieg nicht nur des Tages, sondern der Tour – noch einmal auf 600 Meter. Nach einer großartigen Abfahrt kamen wir in Hohentengen an den Rhein. Auf dem Rhein-Radweg ging es nach Waldshut.



Waldshut – Neuenburg

Wir starteten bei schönem Wetter; es war zwar noch frisch, aber bald konnten wir die wärmeren Jacken ausziehen. Wir fuhren auf dem Rhein-Radweg. In Bad Säckingen verweilten wir einige Zeit. Kaffeepause gab es in Hertzen in einer Behinderteneinrichtung mit selbstgebackenem leckerem Kuchen. Kurz vor Basel fuhren wir dann doch ein Stück durch die Schweiz. Danach ging es auf dem Rheindamm bis Neuenburg. Bereits auf dem Stück am Rhein zwischen Weil am Rhein und Neuenburg machten wir eine Erfahrung, die uns die nächsten beiden Tage noch mehr beschäftigen sollte: Der Rhein-Radweg ist auf der deutschen Seite nur bedingt befahrbar. Die großen Baustellen zur Schaffung der Überflutungsbecken am Rhein zerschneiden den Weg; die Neubeschilderung ist mangelhaft und irreführend; die Ausweichwege haben einen groben Schotterbelag, was das Befahren mit einem beladenen Rad sehr mühsam macht.

Neuenburg – Kehl

Es war morgens trocken und von der Temperatur her angenehm. Der Weg führte stets abwärts am Rhein entlang. Um zu einer Kaffeepause zu kommen, fuhren wir vom Rheindamm runter nach Weisweil, wo wir in einem ganz tollen Café pausieren konnten. Während der Pause fing es an zu regnen – zunehmend mehr. Das Fahren auf dem Rheindamm wurde auch dadurch immer beschwerlicher. Als es einmal wieder am Rhein gar nicht weiter ging, fuhren wir über Meißenheim an die B36 und gelangten auf dem durchgehenden Radweg an dieser Bundesstraße bei heftigem Regen zu unserem Ziel, wo wir uns, das Gepäck und die Räder erst einmal mit einem Gartenschlauch einer groben Reinigung unterzogen.

Kehl – Karlsruhe

Für den letzten Tag war Regen und Sturm vorhergesagt. Dies veranlasste die beiden seit Ulm Mitfahrenden, die letzte Etappe nicht mehr mitzufahren. Wir drei Verbleibenden kamen trocken auf meist asphaltierten Wegen zügig voran. Um 12 Uhr hatten wir schon mehr als die Hälfte der Strecke geschafft. Während der Kaffeepause in Steinmauern fing es an zu regnen. Nachdem die Strecke auf dem Rheindamm wieder einmal gesperrt war, orientierten wir uns an Straßen. So kamen wir meist auf guten Radwegen nach Karlsruhe. Fünf Kilometer vor dem Ziel dann das Wegweiserschild „Bahnhof“ – um 14.50 Uhr endete die Tour da, wo sie 15 Tage zuvor begonnen hatte. Fast 1400 km und fast 14.000 Höhenmeter lagen hinter uns.

Als Initiator der (vielleicht närrischen) Idee, das Land Baden-Württemberg mit dem Fahrrad zu umrunden, danke ich den Mitfahrern, dass sie trotz zum Teil widriger Bedingungen mit mir diese Tour gefahren sind.

Paul-Werner Schreiner



Oben/rechts:

Am Eisenbacher Tobel

Umgestürzte Bäume auf dem Weg vom Eisenbacher Tobel hinunter



Oben/rechts/unten:

Schloss Hersburg

Grenzstein zur Schweiz

Ankunft wieder in Karlsruhe



5% Preisnachlass
für alle ADFC - Mitglieder *

WALZ OHG

Steinbrunnenstraße 30-32 • 70567 Stuttgart-Möhringen
Telefon 0711/16 16 0-33 • www.zweirad-walz.de

*ausgenommen reduzierte Ware, Bücher und Zeitschriften

ADFC-Familientouren 2019

Durch den Schönbuch zu Ritter Sport und unterwegs im Naturpark Stromberg-Heuchelberg



Oben:

Unterhalb vom Michelsberg bei Tripsdrill

Unsere erste Familientour des Jahres am Sonntag, dem 7. April, begann in der ADFC-Selbsthilfwerkstatt, weil wir sie als „Schraubertour“ angekündigt hatten. Die Gruppe war überschaubar, da sich nur die Familien der Tourenleiter eingefunden hatten. Die wenigen nötigen Reparaturen waren schnell erledigt. Neue Bremsklötze mussten bei einem der Tandems montiert, verschiedene Ketten gefettet und die Lenker fester gestellt werden, dann konnte die eigentliche Tour beginnen. Die ersten Höhenmeter nach Stuttgart-Vaihingen legte unsere siebenköpfige Gruppe mit der S-Bahn zurück.

Wir radelten auf ruhigen Wegen nach Rohr und weiter auf der Römerstraße, die kurz vor der Eröffnung als Fahrradschnellweg stand.

Über Schönaich gelangten wir in den Schönbuch und fuhren entlang des Kunstradwegs weiter nach Waldenbuch. Kurz vor der Ankunft bei Ritter Sport hatten wir einen Platten, der bei der anschließenden Mittagspause geflickt werden musste. Außerdem war noch Zeit für die Schokoladen-Ausstellung, für den Film zur Schokoladenherstellung und einen kurzen Abstecher zu den Angeboten im Schoko-Shop. Einige Kilometer weiter, beim bewegungsaktiven Spielplatz bei Glashütte, hatten die Fahrräder wieder Pause, während Groß und Klein beim Klettern, Balancieren und Fangenspielen tüchtig in Bewegung waren. Dennoch war bei der Rückfahrt durchs Siebenmühlental noch genügend Kraft und Ausdauer für eine rasante Wettfahrt zwischen zwei Tandems und dem Pedelec-Lastenrad vorhanden.

Doch in Leinfelden war dann die Energie bei den jüngeren Radlern endgültig verbraucht und die Möglichkeit der Rückfahrt mit der S-Bahn sehr willkommen. Ein Teil der Gruppe rollte noch in den Stuttgarter Westen hinunter, während die anderen mit der Bahn nach Feuerbach zurückkehrten.

Zur zweiten Familientour am Sonntag, dem 7. Juli, reisten die 14 Teilnehmer der zweiten Familientour aus Feuerbach und Ludwigsburg an. Mit der S-Bahn und der Regionalbahn ging es nach Walheim am Neckar. Nur wenige Kilometer vom Bahnhof entfernt, liegt das idyllische Baumbachtal, in dem die ersten Höhenmeter der Tour entspannt zurück gelegt wurden. Durch Felder und Weinberge gelangten wir zum Freizeitpark Tripsdrill, wo wir zum Bedauern der Kinder nicht blieben, sondern nach einem kurzen Halt mit Blick auf ein bewohntes Storchennest weiterfuhren. Nun folgte der anstrengende Anstieg zu den Höhen des Strombergs. Unterwegs hatten die mit Adleraugen noch einen Ausblick auf die Greifvogel-Flugschau im Wildparadies von Tripsdrill. Dann schloss sich die Etappe durch den Wald auf dem Rennweg in Richtung Sternenfels an. Viele Kilometer verliefen nun im schattigen Wald, meist eben, manchmal etwas holperig, aber autofrei und wunderbar ruhig. Wir kamen gut voran und fuhren schwungvoll bei der Ehmetsklinge ein, dem Stausee bei Zaberfeld mit schöner Liegewiese. Hier verbrachten wir eine ausgedehnte Mittagspause. Inzwischen war die Sonne herausgekommen und die Badesachen kamen zum Einsatz. Durch die vorausgegangenen heißen Tage war das Wasser angenehm warm und es wurde viel geplanschert und geschwommen. Als schließlich der Tretbootverleiher eintraf, war sogar noch eine Tretbootfahrt möglich. Für die Wildkatzenwelt, ein Ausstellungsbereich im Naturparkzentrum, blieb leider nicht viel Zeit – vielleicht beim nächsten Besuch, wenn der See nicht so verlockend ist. Die Rückfahrt verlief durch das Zabertal abwärts – ganz gemächlich und ohne Steigungen. In Laufen am Neckar, wo die Zaber mündet, teilte sich die Gruppe in die Familien, die mit der Bahn direkt zurückfuhren, und die Familien, die noch einige Kilometer am Neckar zurücklegten. Ein langer und gelungener Fahrradtag mit schönen Strecken abseits der Haupttrouten lag hinter uns.

Annette Tumbach



Links:

Fahrradkunst zwischen Schönaich und Waldenbuch

EINLADUNG ZUM MITRADELN:

Grenze zwischen Baden und Württemberg

Bei der Umsetzung der Idee, das Land Baden-Württemberg mit dem Fahrrad zu umfahren (s. Bericht, S. 12) ist eine Nachfolge-Idee entstanden: eine Radtour entlang der Grenze zwischen Baden und Württemberg.

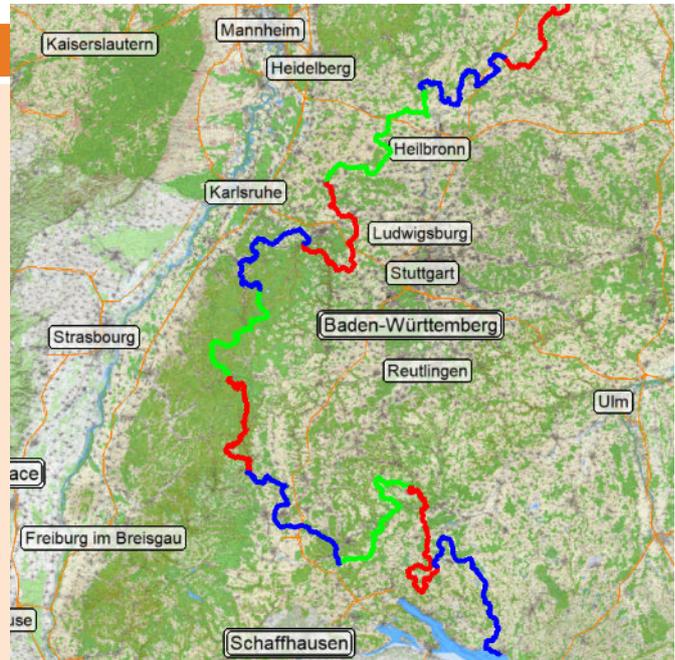
Natürlich gibt es die Grenze eigentlich nicht mehr. Ein überzeugter Badener („Trollinger kann man nicht trinken“), auf die Idee angesprochen, trieb aber eine aktuelle Straßenkarte auf, in der die Grenze eingezeichnet ist. Auf der Grundlage dieser Karte konnte ich einen Track für diese Tour erstellen. Sie ist etwa 800 km lang. Sie verläuft von der Tauber bei Lauda nach Bretten und von dort dann über viele Höhenzüge und ebenso viele Täler des Schwarzwaldes bis zum Bodensee.

Nach den Erfahrungen der diesjährigen Tour um das Land Baden-Württemberg und angesichts der Tatsache, dass prozentual mehr Höhenmeter zu überwinden sind, habe ich die Gesamtstrecke in 11 Etappen gegliedert, die in der Tabelle aufgelistet sind.

Zeitlich ist die Tour nach den Stuttgarter Fahrradaktionstagen 2020 geplant (18.–28. Mai 2020).

Wer Interesse hat, die Tour mitzufahren – oder einen Teil davon –, ist herzlich eingeladen, sich per Mail bei mir zu melden (paul-werner.schreiner@adfc-bw.de). Im Januar werde ich dann zu einer vorbereitenden Besprechung einladen.

Paul-Werner Schreiner



Termin	Etappe	km	HM
18.5.2020	Lauda – Ravenstein	45	550
19.5.2020	Ravenstein - Haßmersheim	80	1200
20.5.2020	Haßmersheim - Bretten	85	800
21.5.2020	Bretten - Neuenbürg	75	1350
22.5.2020	Neuenbürg - Gernsbach	75	1800
23.5.2020	Gernsbach - Kniebis	65	1300
24.5.2020	Kniebis - Schramberg	70	1200
25.5.2020	Schramberg - Hattingen	75	900
26.5.2020	Hattingen - Stetten am Kalten Markt	70	900
27.5.2020	Stetten am Kalten Markt - Pfullendorf	80	800
28.5.2020	Pfullendorf - Friedrichshafen	80	650
		800	11450

Sie fahren gerne Rad und finden, dass der ADFC auch in modernen Medien präsent sein sollte?

Als

Podcaster/in bzw. Videomacher/in

haben Sie Gelegenheit, dazu beizutragen

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) setzt sich mit seinen mehr als 170.000 Mitgliedern, davon über 2200 in Stuttgart, mit Nachdruck für die Verkehrswende in Deutschland ein. Der ADFC Stuttgart ist überzeugt, dass auch in Stuttgart viele Menschen gerne

auf das Fahrrad steigen würden, wenn es bessere Voraussetzungen gäbe. Dazu gehören eine gute, intuitiv nutzbare Infrastruktur, gut ausgearbeitete Radverkehrsnetze und vor allem Platz für Rad fahrende Menschen.

Aufgabenbeschreibung

Wir suchen Menschen, die gerne mit moderneren Medien „spielen“ – wir denken hierbei an Podcast oder YouTube-Videos. Wir möchten hierfür gerne ein Team aufstellen, damit unsere Öffentlichkeitsarbeit auf mehreren Säulen aufbaut. Wer Interesse hat, in irgendeiner Funktion (Ideengeber/in, Sprecher/in, Technik-Verantwortliche/r ...) mitzumachen, melde sich einfach bei uns. Aufgerufen sind Menschen jeden Alters, insbesondere Jugendliche. Ob es eher auf Podcast oder auf Videos hinausläuft, hängt von denen ab, die sich melden. Es handelt sich um eine ehrenamtliche Tätigkeit. Den Umfang Ihres Engagements bestimmen Sie in Absprache mit dem Vorstand selbst.

Was Sie mitbringen sollten

Sie sollten aus Stuttgart kommen und Interesse an Verkehrspolitik und vor allem Radverkehrspolitik haben. Ebenso sollten Sie eine Affinität zu den unterschiedlichen Möglichkeiten der Freizeitgestaltung auf dem Fahrrad haben.

Was wir bieten

Sie treffen auf motivierte Ehrenamtliche aus dem ADFC Stuttgart, die sich wie Sie mit viel Engagement für das Radfahren einsetzen. Sie werden bei der Einarbeitung unterstützt und mit den notwendigen Informationen und Materialien versorgt.

Bei Interesse nehmen Sie bitte Kontakt auf mit dem stellvertretenden Vorsitzenden des ADFC Stuttgart:

Frank Zühlke (frank.zuehlke@adfc-bw.de)



Stuttgart Alpin Grande



Die Fahrradtour Stuttgart Alpin Grande ist die anstrengendste Stadtrundfahrt in Stuttgart. Sie führte am 2. Juni 2019 über 123 km und 2520 Höhenmeter quer durch die Stadt. Stuttgart hat zwar keine Pässe, bietet aber genügend Bergstrecken für eine alpine Tour.

Bei strahlendem Sonnenschein starteten 23 Radler am Schlossplatz. Dieses Mal begannen wir mit der Karlshöhe, um dann über den Schimmelhüttenweg die erste größere Steigung nach Degerloch in Angriff zu nehmen. Danach folgte eine längere Abfahrt durch das Ramsbachtal. Wer schon etwas erschöpft war, konnte sich jetzt im Windschatten der starken Fahrer ausruhen. Im Körschtal ging es wieder bergauf nach Kemnat und Heumaden und dann auf der Lederbergabfahrt rasant abwärts nach Rohracker. Der nächste Anstieg führte zum Frauenkopf und durch den Wald zur Stelle. Jetzt waren 627 Höhenmeter geschafft und die ersten Mitfahrer kamen schon ins Schnaufen – das vor allem auch deshalb, weil es an diesem Tag extrem heiß war. Bis zur ersten Pause bei den Sieben Linden waren noch über 500 Höhenmeter zu überwinden – und dazwischen lagen noch der extreme Gablenberger Weg mit bis zu 25 % Steigung und die 242 schweißtreibenden, aber aussichtsreichen Höhenmeter von Obertürkheim zur Katharinenlinde.

Nach der Pause ging es über Uhlbach und den Kappelberg nach Fellbach sowie über den Cannstatter Kurpark ins Neckartal zum Max-Eyth-See. Die zweite Pause war nach dem Schnarrenberg am Burgholzof. Zeitlich waren wir wegen Pannen sowie verlorenen und wiedergefundenen Teilnehmern schon etwas später dran.

Nach der zweiten Pause hatte sich die Gruppe halbiert. Dafür führte der Weg jetzt mit weniger Steigungen und schattigeren Strecken über Zuffenhausen, Greutter Wald, Feuerbach, Bismarckturm, Botnang, Solitude, Krummbach- und Glemstal bis zum Warmbronner Kopf weiter. Vom Katzenbacher Hof fuhren noch 11 stolze, aber sehr erschöpfte Teilnehmer weiter, die dann über die Bernhartshöhe, Vaihingen nach Heslach und als letztem Anstieg über die Heslacher Wand den Birkenkopf um 19.45 Uhr erreichten.

Die Tour führte zum größten Teil auf ruhigen Nebenstraßen sowie Feld- und Waldwegen. Nur für die Abfahrten werden die größeren Straßen genutzt. Die Teilnehmer waren überrascht, wie man Stuttgart mit wenig Verkehr durchqueren kann. Dabei lernten sie die vielfältige und abwechslungsreiche Stadtlandschaft kennen. Wir fuhren abwechselnd durch die sehr unterschiedlichen Stadtteile, idyllische Winkel und Täler, Weinberge und Wälder, und konnten dabei von den zahlreichen Aussichtspunkten und Panoramastrecken den Blick über die Stadt und bis zur schwäbischen Alb kreisen lassen.

Die Tour „Stuttgart Alpin Grande“ geht auf eine Idee von Roland Keifer und Friedhelm Messow zurück. Die Beiden hatten den Alb Extrem Marathon kennen gelernt und sich dabei gedacht, dass das doch auch in Stuttgart möglich sein müsste. So ist aus einem ersten Versuch einer halbtägigen Tour „Stuttgart Alpine“ 1986 die ganztägige Tour „Stuttgart Alpin Grande“ entstanden.

Die Tour wird zwei Mal jährlich, immer mit einer anderen Wegführung, angeboten. Wer mitfahren möchte, kann im nächsten Jahr die Termine im Fahrradjahr oder auf der ADFC-Website finden.

Norbert Kirsch



KURZ- WEIRAEDER.DE

STARK IM SERVICE
Bikes – Pedelecs
Zubehör führender Marken

**60 Jahre
Tradition**



Aachener Straße 32–34
Stuttgart-Bad Cannstatt
Telefon 07 11 / 54 46 03
Fax 07 11 / 55 76 19

Radurlaub
Andalusien

GENUSSRADELN MIT KULTUR
AM SCHÖNSTEN ORT SPANIENS

www.radurlaub-conil.com

Telefon: 0152 - 535 779 32

Radschnellweg Stuttgart – Böblingen eröffnet

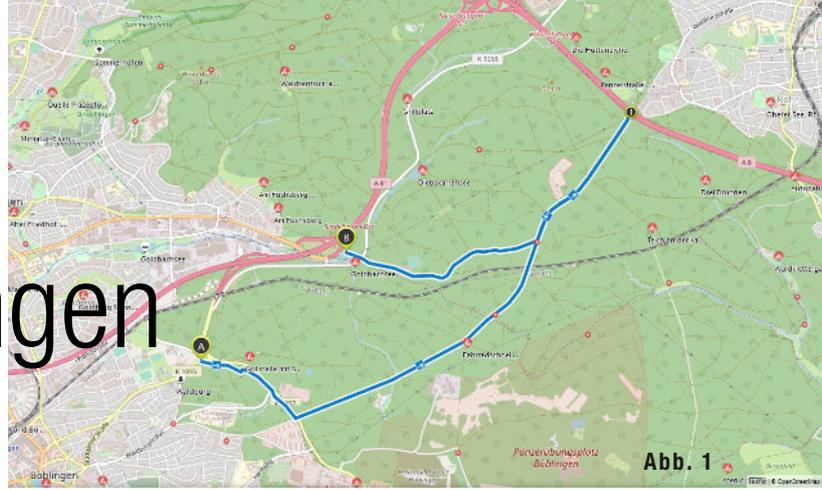


Abb. 1

Am 31. Mai 2019 wurde der erste Radschnellweg in Baden-Württemberg eröffnet. Die 8 km lange Strecke zwischen Böblingen/Sindelfingen und Stuttgart ist ein Pilotprojekt des Landesverkehrsministeriums unter Winfried Hermann, das in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Böblingen realisiert wurde. Der Radschnellweg liegt komplett auf der Gemarkung des Landkreises Böblingen, sodass die Stadt Stuttgart nicht direkt involviert ist. Der Radschnellweg soll Pendlern eine attraktive Pendelverbindung auf dem Weg von und zur Arbeit bieten.

Der Radschnellweg wurde in einem Festakt von Verkehrsminister Hermann, vom Landrat des Landkreises Böblingen, Roland Bernhard, von den Oberbürgermeistern der Städte Böblingen und Sindelfingen, Dr. Stefan Belz und Dr. Bernd Vöhringer, sowie Vertreterinnen und Vertretern des ADFC aus Böblingen/Sindelfingen in Betrieb genommen.

Dr. Bernhard begrüßte auch die Vertreter der US Army Europe, die wegen der Nähe des Radschnellwegs zur Panzerkaserne ebenfalls vor Ort waren. Dr. Belz empfahl der US Army, auf das Fahrrad umzusatteln. Verkehrsminister Hermann lobte das Tempo des Landkreises Böblingen beim Bau des Radschnellwegs und forderte die Stadt Stuttgart auf, endlich einen guten Anschluss zu realisieren. Da ein Vertreter der Stadt Stuttgart bei dem Festakt nicht anwesend war, blieb diese Forderung leider unkommentiert.

Der Radschnellweg ist komplett bis auf eine kleine Stelle, wo das historische Pflaster noch zu sehen ist, asphaltiert. Diese Stelle befindet sich an der Autobahnbrücke.

Neben Fahrrädern wird der Weg weiterhin auch von Anliegern, den Mitarbeitern der Kampfmittelbeseitigung sowie der Forstwirtschaft genutzt. Es existiert weiterhin eine wassergebundene Decke neben dem Radschnellweg sowie ein Angebotsstreifen auf der Fahrbahn für Fußgänger.

Nach der Eröffnung zeigte sich, dass die meisten Fußgänger lieber auf Asphalt als auf Schotter laufen; da hätte man auch gleich die komplette Breite asphaltieren können. Der Radschnellweg ist teilweise als Fahrradstraße ausgewiesen, es gilt somit Tempo 30.

Der Radschnellweg verfügt über eine dynamische Beleuchtung, die nur leuchtet, wenn die Bewegungssensoren einen Radfahrer entdecken. Diese soll jedoch angeblich nur bis 20 Uhr abends aktiv sein und konnte daher noch nicht getestet werden, da es derzeit abends noch zu hell ist.

Von Stuttgarter Seite aus ist die Anbindung über die Waldburgstraße, wo es derzeit nur einen Schutzstreifen gibt, noch nicht sehr gut. Es ist noch unklar, wie genau Stuttgart für eine bessere Anbindung sorgen möchte. Hermann forderte, die Waldburgstraße zur Fahrradstraße zu machen. Um eine bessere Anbindung an den Synergiepark in Vaihingen zu gewährleisten, ist es auch denkbar, Radverkehrsanlagen an der Steigstraße/Osterbronnerstraße zu bauen.

In Zukunft soll es weitere Radschnellwege in der Region Stuttgart geben. Es läuft in Stuttgart eine Machbarkeitsstudie, um mögliche Trassierungen aufzuzeigen. Im Bezirksbeirat Untertürkheim erzählte ein Vertreter der Stadt Stuttgart am 25. Juni 2019, dass der Radschnellweg Esslingen–Stuttgart in Stuttgart über die Straßen Hafenbahnstraße, Bruckwiesenwe und Inselstraße (über den Neckar) verlaufen soll und dann entlang der B10 auf dem bereits heute existierenden Rad/Gehweg entlang der linken Neckarseite. Da allerdings die Stuttgarter Politik plant, die B10 zu überdecken, könnte die Route auch z.B. auf über die B10 geändert werden. In Untertürkheim müsste an der Bruckwiesenstraße eine größere Anzahl an Parkplätzen aufgegeben werden; daher ist unklar, ob der Gemeinderat von Stuttgart der Planung zustimmen wird.

Die Stadt Stuttgart plant auch eine Machbarkeitsstudie für den Ausbau der Nord-Süd-Straße in Vaihingen. Im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie soll auch ein Radschnellweg zwischen Vaihingen Synergiepark und Leinfeld/Echterdingen untersucht werden.

Tobias Willerding

Von oben nach unten:

Abb. 1: Radschnellweg Böblingen Stuttgart, ADFC BW

Abb. 2: Radschnellweg Böblingen–Stuttgart

Abb. 3: Mögliche Trasse Radschnellweg Stuttgart–Esslingen

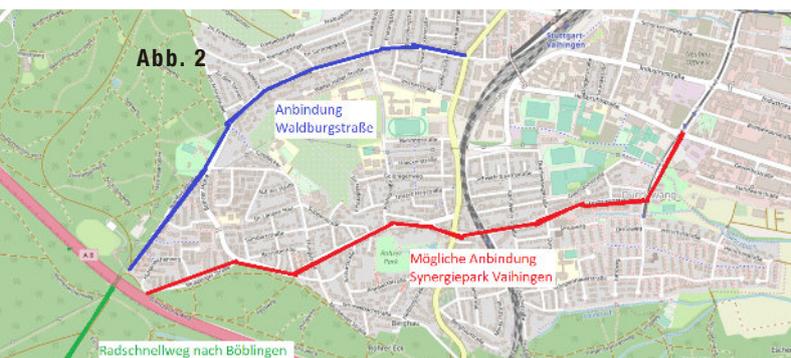


Abb. 2



Abb. 3

Von der Stadt Stuttgart aktuell favorisierte Trasse des Radschnellwegs Stuttgart-Esslingen

Stadtradeln 2019



Vom Frühsommer 2019 an waren die Kommunen zum 12. Mal eingeladen, am Stadtradeln teilzunehmen und Teams zu melden. Das Stadtradeln ist eine Initiative des Klima-Bündnisses. Seit mehr als 25 Jahren arbeiten Mitgliedskommunen des Klima-Bünd-

nisses partnerschaftlich mit indigenen Völkern der Regenwälder gemeinsam für das Weltklima. Mit einer großen Zahl von Mitgliedskommunen aus vielen europäischen Ländern ist das Klima-Bündnis das weltweit größte Städtenetzwerk, das sich dem Klimaschutz widmet, und es ist das einzige, das konkrete Ziele setzt: Jede Mitgliedskommune des Klima-Bündnisses hat sich verpflichtet, ihre Treibhausgasemissionen alle fünf Jahre um zehn Prozent zu reduzieren. In Anerkennung des Einflusses unserer Lebensstile auf besonders bedrohte Völker und Orte dieser Welt, verbinden wir lokales Handeln mit globaler Verantwortung.

Insgesamt haben in Deutschland 1064 (2018: 824) Kommunen/Kreise/Regionen Teams zum 12. Stadtradeln gemeldet. Wie viele Kilometer beim Stadtradeln 2019 insgesamt geradelt wurden, stand zum Redaktionsschluss noch nicht fest, da einige Kommunen noch im September radeln. So sind auch weitere Vergleiche leider nicht möglich. Deshalb hier die Ergebnisse des Jahres 2018.

In Stuttgart radelten 178 Teams (2017: 146 Teams) insgesamt mit 674 896 km (2017: 523 502 km). Bei den Kommunen, die bereits abgeschlossen haben, belegt Stuttgart nach

- Berlin (210 000 km)
- Köln (773 500 km)
- Regensburg (690 300 km) und
- Bielefeld (684 000 km)

damit den 5. Platz. Einige Kreise und vor allem Regionen (Ruhr, Hannover und Rhein-Neckar) kommen natürlich auf noch imponierendere Kilometerzahlen. In Stuttgart wurden 96 000 kg CO₂ (2017: 25 724 kg CO₂) vermieden. Für Stuttgart mit seiner fürs Fahrradfahren nicht gerade gesegneten Geografie kann sich das Ergebnis sehen lassen.

Der ADFC Stuttgart hat mit einem Team „ADFC Stuttgart“ am Stadtradeln teilgenommen.

Unter den in Stuttgart angetretenen Teams belegte das Team ADFC Stuttgart bezogen

- auf die gefahrenen Kilometer mit 23 318 (2017: 25 528) den 4. Platz (2017: 4. Platz)
- auf die gemeldeten Teilnehmer mit 56 Teilnehmern den 14. Platz (2017: 9. Platz)
- auf die Radkilometer pro Teilnehmer/in mit 424 km (2017: 510,6 km) den 20. Platz (2017: 11. Platz).

Dem Team ADFC Stuttgart wurde dafür bei der Abschlussveranstaltung am 5. Juli 2018 im Rathaus durch Bürgermeister Peter Pätzold die Urkunde überreicht. Geehrt wurden auch die zehn Radler mit den meisten Kilometern, darunter Dieter Schmitz vom Team ADFC Stuttgart, der mit 1400 Kilometern den 6. Platz belegte.



Oben:

V.l.n.r.: Susi Ortner, Bürgermeister Peter Pätzold, Paul-Werner Schreiner

Das Team ADFC Stuttgart konnte 2019 den vierten Platz bei den gefahrenen Kilometern aus dem vergangenen Jahr verteidigen. Die Freude darüber wurde nur dadurch etwas getrübt, dass mehr Teilnehmer insgesamt und pro Person weniger Kilometer geradelt sind. Das Ergebnis sollte deshalb Ansporn sein, jetzt schon für die Teilnahme im nächsten Jahr zu werben – bitte jetzt schon Freunde und Bekannte ansprechen. Dass wir in der Platzierung bezüglich der gemeldeten Teilnehmer wie schon im letzten Jahr etwas abgerutscht sind, ist sicher bedauerlich, hat aber natürlich damit zu tun, dass die Konkurrenz sehr viel größer geworden ist – in Stuttgart waren es noch einmal 25 Teams mehr.

Insgesamt zeigt das Ergebnis für Stuttgart – 150 000 Kilometer mehr als im letzten Jahr – aber, dass das Radfahren bei mehr Menschen einen höheren Stellenwert bekommen hat – und das ist ein Grund zur Freude.

In 2020 treten wir natürlich wieder an.

Paul-Werner Schreiner

Urkunde

Als besondere Anerkennung beim
STADTRADELN 2019

Das Team

ADFC Stuttgart

hat erfolgreich 23.318 km/674.896 km geradelt,
3.311,20 kg CO₂ vermieden und erreicht somit den

4. Platz

Adam

Evu Adam, Fahrradbeauftragte der Landeshauptstadt Stuttgart / 05. Juli 2019



Das Klingel-Hup-Ruf-Syndrom

Welcher Alltagsradler kennt es nicht: Auf der Fahrbahn befinden sich Fußgänger, so dass ein Vorbeikommen ohne deren Aufmerksamkeit oder sogar ohne Grund anzuhalten unmöglich oder zumindest riskant ist. Die sich in Fahrtrichtung bewegenden Personen haben ja keine Augen im Hinterkopf.

Seit Erfindung eines lautlosen Verkehrsmittels besteht die Notwendigkeit, dass der dieses Verkehrsmittel Nutzende sich bemerkbar machen kann. Wie die Personen auf einen Klingel- oder Huption reagieren, ist höchst unterschiedlich. Und die Gesellschaft hat offenbar versäumt, hierfür eine allseits anerkannte Norm zu etablieren. Wie ist sonst erklärlich, dass beim Klingeln im Rücken immer noch eine Vielzahl von Passanten sich angegriffen oder genötigt fühlen und mit Geschimpfe reagieren?

Verschärft wird die Situation noch dadurch, dass man als Radfahrer leider immer öfter mit Mitmenschen konfrontiert ist, die es angemessen finden, sich auf öffentlichen Wegen von der Umgebung abzukapseln, indem sie die Ohren verstöpseln oder geräuschdichte Kopfhörer tragen. Dem Fahrradfahrer bleibt dann nämlich nur lautes Brüllen.

Nach ein paar missverstandenen Klingelaktionen wurde ich der Geräuschkulisse überdrüssig und nutzte auf einem schmalen Feldweg eine Nische zum Überholen, die noch 1 m Zwischenraum ließ. Aber oh weh: Da steckte noch ein Baby

vorne in der Kinderkraxe (oder ein Kleinkind fährt mit Lauf- oder Kinderrad vor der Mutter her). Erwartungsgemäß reagierte die Mutter wie eine Bache, deren Frischlinge in Gefahr geraten.

Nach einer halbwegs zivilen Schimpfkanonade wies ich in dieser konkreten Situation bedeppt auf die Begebenheit hin, dass mein frühzeitiges Klingeln auch schon Leute auf die Palme gebracht habe. Aber dies ist keine tragbare Ausrede, denn tatsächlich kann immer abrupt eine Seitenbewegung erfolgen, und mindestens der Schreck wird dann groß.

Beim Sinnieren, wie diese Problematik zu verringern ist, kam ich auf die Idee einer „Doppelklingel“. Soviel Platz ist immer am Lenker, dass zwei Klingeln Platz finden: Eine für die schiere Alarmsituation (Typ 1 – Tempo 30 – ein Zusammenstoß muss vermieden werden) und eine für die sanfte Erregung von Aufmerksamkeit (Typ 2 – Tempo 15 – an der Kleinfamilie vorbeikommen). Wer nur eine dieser Klingeln besitzt (Typ 1 kann auch schon mal eine Hupe sein), wird sich immer wieder mit einer inadäquaten Lösung der Situation konfrontiert sehen.

Zwar kann Beides auch ersatzweise mit den eigenen Stimmbändern erfolgen, wobei die Dosierung recht fein möglich ist, aber dafür braucht die/der Radelnde das passende Temperament (und Stimme). Mit zwei Klingeln braucht es nur das Koordinationsvermögen, die Lärmmacher nicht zu verwechseln.

Matthias Pfaff

Eine Tandemreise mit Überraschungen

Da unser Leistungsvermögen altersbedingt leicht, aber stetig nachlässt, mussten wir etwas dagegen unternehmen. Immer öfter hatten wir uns mit dem Gedanken auseinandergesetzt, das Tandem mit einem Elektromotor zu verstärken. Dazu war die erste Anlaufstelle ein Hersteller mit Sitz in Remagen. Nicht weit davon mündet die Ahr in den Rhein. Was lag also näher, als den Firmenbesuch mit dem Ahrtal-Radweg zu verbinden. Und wenn man schon an der Quelle der Ahr ist, ist der Weg zur Mosel auch nicht mehr weit. Für die Strecke von Blankenheim – dort entspringt die Ahr – bis Trier benutzten wir die Bahn.

Da uns Trier von früheren Besuchen bekannt war, radelten wir zügig an den Sehenswürdigkeiten vorbei, um dem Trubel der Stadt zu entkommen. Schnell hatten wir die letzten Häuser hinter uns gelassen und genossen bei schönem Wetter die Natur an der Mosel.

Plötzlich ein Knall wie der Schuss aus einer Pistole – schlagartig war die Luft aus dem Reifen. Der Mantel war auf einer Länge von fünfzehn Zentimetern aufgerissen und der Schlauch war geplatzt. Wir hatten uns zwar vor der Reise mit einigen Ersatzteilen wie Schlauch, Bowdenzügen und anderen Kleinteilen versorgt, aber einen Ersatzreifen hatten wir nicht dabei. Auch die gutgemeinten Ratschläge anderer Moselradler waren wenig hilfreich. Das Tandem mit dem schweren Gepäck zur nächsten Werkstatt zu schieben, war uns wegen möglicher Folgeschäden zu riskant.



Zum Glück fiel Helga ein, dass wir beide Mitglieder im ADFC sind und es für Mitglieder einen Pannenservice gibt. Ein Anruf genügte, um den Prozess in Gang zu bringen. Sofort kümmerte sich ein Mitarbeiter des ADFC um uns. Er suchte eine Werkstatt, die über die Mittagszeit offen hatte, und organisierte den Transport dorthin. Wir staunten nicht schlecht, als ein dicker Abschleppwagen kam und die freundlichen Mitarbeiter uns mitsamt dem Tandem, gut befestigt, zur Fahrradwerkstatt brachten.

Mit einiger Verspätung, es war schon fast Nacht, erreichten wir das vorgebuchte Quartier, einen Winzerhof. Mit einem deftigen Vesper und einem guten Gläschen Wein ging der aufregende Tag doch noch gut zu Ende.

Ein herzliches Dankeschön an die Mitarbeiter des ADFC, die sich in vorbildlicher Weise um uns gekümmert haben.

Werner Markt

NACHRUF

Ende Juni mussten wir Abschied von

Frank Pavelka

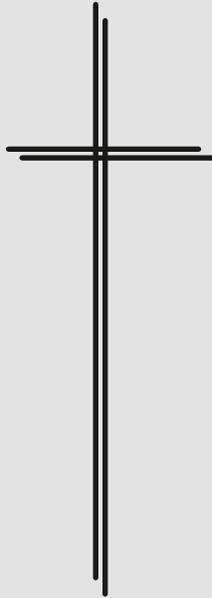
nehmen. Eine Operation nach längeren gesundheitlichen Problemen überstand er nicht mehr.

Über die Selbsthilfwerkstatt kam Frank vor vielen Jahren zum ADFC Stuttgart. Mit viel Detailkenntnis schraubte und half er, wo es notwendig war und er erklärte den Menschen auch genau, was mit dem Rad los sei und was zu tun wäre. Seine freundliche und höfliche Art kam bei unseren Aktiven genauso gut an wie bei den Gästen in der Selbsthilfwerkstatt und im Fahrradbüro.

Nicht nur in unserer Beratungsstelle, auch im Einsatzteam des Landesverbands engagierte sich Frank in den letzten Jahren. Er begleitete dort zahlreiche Veranstaltungen und Sicherheitstrainings. Ein schwerer Unfall im Stuttgarter Westen, bei dem er auf zwei Rädern unver schuldet umgefahren und schwer verletzt wurde, kostete Frank viel Energie und Lebensmut. Doch auch aus dieser schweren Zeit konnte er sich wieder befreien, nicht zuletzt dank der Unterstützung zahlreicher Freunde, auch aus der Selbsthilfwerkstatt. Nach einer Zeit in einem Radladen in Ludwigsburg arbeitete Frank zuletzt in einer Radwerkstatt im Stuttgarter Westen.

Wir freuen uns, dass wir Frank so viele Jahre bei uns hatten und er uns viel gegeben hat, vor allem seine menschliche Wärme.

Peter Beckmann



FÖRDERMITGLIEDER

Folgende Firmen unterstützen den ADFC Stuttgart und seine verkehrspolitische Arbeit durch ihre Fördermitgliedschaft:

e-bike schahl OHG	Schubartstr. 16–18	Stuttgart-Ost	0711 286 50 12
Heinz Blaschke, Steinmetz	Eckartstr. 4 (am Pragfriedhof)	Stuttgart-Nord	0711 256 99 98
Hyggelig Bikes	Lilienthalstraße 7	Stuttgart-West	
Neue Arbeit (Radstation)	An den Bahnhöfen S-Vaihingen, S-Möhringen, S-Bad Cannstatt, S-Feuerbach		0711 997 61 79
Rad und Reisen	Arnoldstraße 1	Stuttgart-Mühlhausen	0711 53 21 27
Rad und Tat	Gäuweg 1	Stuttgart-Zuffenhausen	0711 80 89 35
Radsport Wolbold	Riederstraße 8	Stuttgart-Lederberg	0711 42 72 89
rent a bike Andreas Straub	Verleih: verschiedene Orte		0711 42 07 08 33
Sport+Ski Laich	Vaihinger Markt 8	Stuttgart-Vaihingen	
Stadtrad	Gutenbergstraße 45A	Stuttgart-West	0711 656 71 99
Stromrad	Olgastraße 43	Stuttgart-Mitte	0711 31 95 37 71
Transvelo	Strohberg 7–9	Stuttgart-Süd	0711 649 21 53
Zweirad Walz	Steinbrunnenstraße 30–32	Stuttgart-Möhringen	0711 161 60-33

IMPRESSUM

Der Stuttgarter Rad-Rundbrief (SRR) ist die kostenlose Zeitung des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs, Kreisverband Stuttgart. Sie wird an Mitglieder verteilt und liegt im Einzelhandel sowie weiteren öffentlichen Auslagestellen aus. Der SRR erscheint im Frühjahr und Herbst sowie in einer Kurzform im Dezember.

Anzeigenverwaltung / Kontakt

Fahrradbüro des ADFC, KV Stuttgart, Rotebühlstraße 86/1
70178 Stuttgart, Tel. 0711 636 86 37
www.adfc-bw.de/stuttgart

Redaktion

Cornelius Gruner, Günter Heimbach, Paul-Werner Schreiner, Sabine Weissinger, Frank Zühlke u. a.

Verantwortlicher Redakteur

Cornelius Gruner (ViSdP), cornelius.gruner@adfc-bw.de

Layout

Simona von Werder

Redaktionsschluss

für den Frühjahrsrundbrief
10. Januar 2020

Namentlich gekennzeichnete Artikel stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion dar. Nachdruck mit Quellenangabe erlaubt unter Vorbehalt des nicht eigenen Bildmaterials (siehe dann Hinweis).

Druck

Druckhaus Stil, Stuttgart

Auflage

2500 Stück

TERMINE

September

- Sa 7.9.– Tour de Hohenlohe
- So 8.9. 2 Erlebnistouren durch Hohenlohe (2)
- So 8.9. Wald und Reben (2)
- So 8.9. Stuttgart Alpin Grande (4)
- Sa 14.9. Mountainbiken – über Stock und Stein für Einsteiger
- So 15.9. Aussichtspunkte und -türme in und bei Stuttgart (2)
- Mi 18.9. Stammtisch für Mitglieder und Interessierte
- So 22.9. Von Plochingen zum Fuß der Schwäbischen Alb (2)
- Mi 25.9. Württemberger Weinradweg 6 (2)
- Sa 28.9. Zum Backofenfest nach Wackershofen (3)
- Sa 28.9. Mountainbiken – über Stock und Stein. Anspruchsvoll (3)
- So 29.9. Glems-Würm-Siebenmühlen-Tour (3)

Oktober/November/Dezember

- Mi 2.10. Mittwochstour im Oktober (2)
- Do 3.10. Leintal und Stromberg (2)
- So 6.10. FilderRadRunde (2)
- Sa 12.10. Lichter der Großstadt (3)
- So 13.10. Zum Kloster Kirchberg (3)
- Mi 16.10. Stammtisch für Mitglieder und Interessierte

November

- Mi 6.11. Mittwochstour im November (2)
- Mi 13.11. ADFC-Infoabend
- Mi 20.11. Stammtisch für Mitglieder und Interessierte
- Mi 27.11. Bilderabend

Dezember

- Mi 18.12. Stammtisch für Mitglieder und Interessierte

Januar/Februar 2020

- So 5.1. Fröhliches Eisbein (3)
- Mi 15.1. Stammtisch für Mitglieder und Interessierte
- Mi 19.2. Stammtisch für Mitglieder und Interessierte
- Mi 26.2. Mitgliederversammlung

1: gemütlich, 2: leicht sportlich, 3: sportlich anspruchsvoll, 4: extrem, FT: Familientour, T: Tandem, MTB: Mountainbike



HEINZ BLASCHKE
GRABMALE UND STEINWERK

Vormals Clappier • Gründungsmitglied des HGTV seit 1891

FAHRRADINFRASTRUKTUR IN HEIMISCHEM NATURSTEIN
für Privat und Gewerbe, individuell gestaltet

- Fahrradabstellanlagen
- Fahrradboxen und Pergolen
- Bodenbeläge und Mauern
- Regale, Tische und Bänke

**Formwilde
Granitplatten,
verschiedene
Größen**

Naturstein für Friedhof, Haus, Garten und Stadtmöblierung. Lieferung hier und auswärts.

Heinz Blaschke
Bildhauermeister, staatlich geprüfter Steintechniker
Eckartstraße 4 (am Pragfriedhof) • 70191 Stuttgart
www.blaschke-steinmetz.de • www.blaschke-grabmale.de
Telefon 0711 2569998 • Telefax 0711 2567263

www.blaschke-steinmetz.de • www.blaschke-grabmale.de

Zu verkaufen an ADFCler:

BikeFriday Tandem „Traveler“, speziell geeignet zum Mitfahren von Kindern ab ca. 5 Jahren. Größe für bis zu 2 Erwachsene anpassbar und zerlegbar. War (leider) wenig im Gebrauch. Probezeit gerne möglich.

VHB 800 €

Kontakt: Matthias.Pfaff@adfc-bw.de



Foto: Blaschke



#ch  se

ERFAHRUNG • ZUVERLÄSSIGKEIT
LEIDENSCHAFT • KOMPETENZ
10
JAHRE

Verkauf.
Verleih. Service.

 **stromrad**[®]

Stromrad GmbH & Co. KG
Olgastraße 43
70182 Stuttgart

Telefon 0711 31953771
E-Mail info@stromrad.com
Internet www.stromrad.com