

Stuttgarter RadRundbrief



Herbst 2020

Radschnellwege für Stuttgart



Foto: © Gerhard Stricker

Verkehrspolitik:

OB-Wahl in Stuttgart

Kandidatin und Kandidaten stellen sich vor

Radtouren:

Radtouren in Corona-Zeiten



Mitglied werden...? www.adfc.de/sei-dabei



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

STUTT GART



- 4 **Wo hakt's, wo läuft's rund?**
Bericht aus der Stuttgarter
Radverkehrspolitik
- 6 **So schnell geht's nicht voran**
Machbarkeitsstudie Radschnell-
verbindungen
- 8 **OB-Wahlkandidaten-Vorstellung**



TOUREN

- 14 **Radtouren in Corona-Zeiten**
- 15 **Mal was FATtes...**
- 16 **Südtirol per Rad – eine Reise wert**
- 18 **Radtour auf den Spuren der Reformation**



VERMISCHTES

- 20 **Interview mit der Polizeidirektorin**
Claudia Rohde, der Leiterin
der Stuttgarter Verkehrspolizei
- 21 **Fördermitglieder/Impressum**
- 22 **Eine echte Verkehrswende?**
- 23 **Fahrradfahrer übersehen/Termine**

Liebe Leser*innen, Radler*innen!

Corona hat uns alle getroffen, auch die, die nicht erkrankt sind. Den ADFC hat es natürlich auch mit voller Härte erwischt: Fahrradbüro zu, Werkstatt zu, keine Touren und kein Fahrradbasar. Schritt für Schritt läuft der Normalmodus wieder an – mit äußerst ungewissen Aussichten. Die finanziellen Auswirkungen für den Kreisverband sind (bisher) überschaubar, auch wenn der Fahrradbasar in den letzten Jahren immer gut Geld in die Kasse gespült hat. Deutlich härter hat es den ADFC-Landesverband getroffen. So musste das komplette Radreiseprogramm 2020 gestrichen werden. Auch Kurzarbeit der Mitarbeiter*innen und Soforthilfe konnten ein deutliches Minus in der Kasse nicht verhindern. Ganz anders sieht es im Radverkehr aus: Radfahren boomt, die beiden bisherigen Zählstellen für Radfahrende zeigen gegenüber letztem Jahr eine Steigerung von 20 bis 30 Prozent, und vor den Fahrradläden bilden sich lange Schlangen. Nur die Radinfrastruktur hinkt hinterher. Hier muss die Stadt deutlich einen Zahn zulegen. Und die Straßenfläche muss neu verteilt werden – ohne dies funktioniert es nicht.

Cornelius Gruner

Wo hakt's, wo läuft's rund?

Bericht aus der Stuttgarter Radverkehrspolitik

Am 21. Februar 2019 hat der Gemeinderat der Stadt Stuttgart den Zielbeschluss gefasst, die Stadt Stuttgart zur Fahrradstadt zu machen. Dies war das Ergebnis des Bürgerbegehrens „Radentscheid Stuttgart“, an dem auch der ADFC maßgeblich beteiligt war. Seitdem hat der Gemeinderat weitere Beschlüsse gefasst, um das Thema Fahrradstadt anzugehen. Im Doppelhaushalt 2020/21 wurde der Fahrrad-Etat nochmals deutlich auf 12 Millionen Euro pro Jahr erhöht. Zusätzlich wurde das Gremium „Unterausschuss Mobilität“ eingerichtet, in dem vom Gemeinderat ernannte sachkundige Bürger*innen (inkl. ADFC) mit den Gemeinderät*innen über Radverkehr diskutieren können.

Seit der Kommunalwahl im Mai 2019 ist der Stuttgarter Gemeinderat stark bemüht, beim Ausbau der Radinfrastruktur voranzukommen. Fast alle Ausbaupläne für Radverkehr werden mehrheitlich für gut befunden und beschlossen. Die zögerliche Umsetzung auf der Straße liegt derzeit an diversen Problemen in der Stuttgarter Stadtverwaltung. Es braucht einige Zeit, das bewilligte zusätzliche Personal zu finden, einzustellen und einzuarbeiten. So werden zurzeit überwiegend Projekte umgesetzt, die schon seit Längerem geplant sind (siehe Bilder unten).

2020 hat der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik bereits zu Jahresbeginn einen Radweg an der Mercedesstraße beschlossen, größtenteils so, wie vom ADFC Stuttgart vorgeschlagen. Die bauliche Umsetzung dauert leider noch ein paar Jahre. Der Gemeinderat hat auch eine schnellstmögliche Umsetzung mit einem Provisorium gefordert; leider hat die Stadtverwaltung das erstmal verjagt.

Rechts:

**Pop-up-Bikelane
in der Theodor-
Heuss-Straße**



Pop-up-Radwege

Durch die Coronakrise ist leider vieles in Verzug geraten. Dennoch wurde bis zur Sommerpause noch einiges geschafft. Nachdem die Berliner Stadtverwaltung vorgeprescht war und viele Kilometer Pop-up-Radwege in Berlin eingerichtet hatte, wurde der öffentliche Druck auf die Stuttgarter Stadtverwaltung so groß, dass zwei Pop-up-Radwege an der Theodor-Heuss-Straße und der Holzgartenstraße eingerichtet worden sind. Auch wenn die Umsetzung im Detail deutlich besser sein könnte – insbesondere im Bereich der Anschlüsse –, so hat sich doch gezeigt, dass die Stadtverwaltung auch in Stuttgart innerhalb weniger Monate einen Radfahrstreifen markieren kann und dafür keinesfalls Jahre brauchen muss.

Die ebenfalls im Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik diskutierten Pop-up-Radwege an der Cannstatter Straße sowie an der Neuen Weinsteige wurden vorerst zurückgestellt. Aufgrund der herausragenden Bedeutung der Neuen Weinsteige möchte die Stadtverwaltung jedoch eine Verkehrsuntersuchung für einen Zweirichtungsradweg an dieser Stelle vergeben. Dieser Radweg würde eine der vier Fahrspuren ab der Haltestelle Bopser ersetzen.

Synergiepark in Stuttgart-Vaihingen/-Möhringen

Für den Synergiepark in Stuttgart-Vaihingen hat die Stadtverwaltung ein neues Verkehrskonzept vorgelegt, das auch für den Radverkehr eine deutliche Verbesserung darstellt. So sind jetzt fast durchgehend 2 Meter breite Radfahrstreifen in der Industriestraße geplant. In der Schockenriedstraße hat der Gemeinderat für die fahrradfreundlichere Umbauvariante gestimmt. Der Radschnellweg unter der U-Bahnbrücke wurde jedoch zugunsten einer dritten Spur auf der Nord-Süd-Straße verworfen. Der Radschnellweg von Leinfelden-Echterdingen nach Stuttgart muss jetzt also an anderer Stelle verlaufen. Leider bleibt der Schutzstreifen am Wallgraben zunächst erhalten und wird nicht durch eine bessere Lösung ersetzt.



Von oben nach unten:

Neue Radstreifen an der Stresemannstraße: Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen geplant und markiert, aber besonders für eine Steigungs- bzw. Gefällestrecke zu knapp bemessen. Mit etwas Mut wäre hier mehr möglich gewesen.

Der Überweg im Zuge der Hauptradroute 1 nahe der Seilbahn wurde erneuert. Aufgrund der vorgezogenen Induktionsschleifen bekommen Radfahrende schon bei der Ankunft Grün. Eine gelungene Maßnahme!

Hauptadradrouten

Eine positive Nachricht gibt es von der Hauptadradroute 1 zwischen den U-Bahn-Haltestellen Waldeck und Engelboldstraße. Die Stadtverwaltung ist gerade dabei, diesen Streckenabschnitt zu überarbeiten. Die Straßenverkehrsbehörde prüft das Aufstellen des Verkehrsschildes aus der neuen StVO, welches das Überholen von Fahrrädern durch mehrspurige Fahrzeuge an Engstellen verbietet – und zwar sowohl in Richtung Vaihingen als auch in Richtung Innenstadt. Des Weiteren prüft das Stadtplanungsamt die Wegnahme der Parkplätze, um durchgehende, 2 m breite Radfahrstreifen zu ermöglichen, wie wir vom ADFC Stuttgart es schon lange fordern. Dies ergibt sich sowohl aus dem Zielbeschluss des Gemeinderats zur Fahrradstadt Stuttgart, als auch aus der neuen StVO, die innerorts einen Überholabstand von 1,5 m vorschreibt. Diesen Abstand können Kfz in der aktuellen Situation schon allein aus baulichen Gründen nicht einhalten.

Enttäuschend ist der Stand bei der Hauptadradroute 2 von Stuttgart-Mitte über Stuttgart-Ost und Wangen nach Hedelfingen. Ein bereits für März angesetzter Fortschrittsbericht in den Bezirksbeiräten von Wangen und Hedelfingen durch die Stadtverwaltung musste erst wegen Corona von März auf Juli und dann aus unbekanntem Grund auf September verschoben werden.

Weitere Radmaßnahmen

In Zuffenhausen hat der Gemeinderat für den Neubau einer Geh- und Radwegbrücke über die Ludwigsburger Straße gestimmt. Außerdem soll eine neue Brücke über die B10 von der S21-Brücke in den Schlossgarten gebaut werden. Eine sowohl positive als auch negative Nachricht für den Radverkehr gibt es an der Willy-Brandt-Straße bzw. dem Gebhard-Müller-Platz. Die Stadt hat die Verlängerung der Unterführung Gebhard-Müller-Platz beschlossen. Nachdem in dieser Planung ein Radweg mit nur 2,5 bis 3 m Breite vorgesehen war, konnte in einer vom Gemeinderat beschlossenen Überarbeitung jetzt doch noch 4 m Platz für einen Radweg gefunden werden, der dem vom ADFC geforderten Radschnellwegestandard entspricht. Leider wurde die ADFC-Forderung nach einer Verbesserung der katastrophalen Hüpfinsel-Planung für Fuß- und Radverkehr am Gebhard-Müller-Platz nicht berücksichtigt. Im Herbst soll im Gemeinderat über eine verbesserte Radinfrastruktur an der Pragstraße im Rahmen der Inbetriebnahme des Rosensteintunnels diskutiert werden.

Radschnellwegestudie

Im Juli 2020 wurde mit einem halben Jahr Verspätung endlich die Radschnellwegestudie veröffentlicht. Die politische Entscheidung über das weitere Vorgehen hat der Gemeinderat jetzt aber leider auf einen Termin nach der Sommerpause verschoben. Ebenfalls nach der Sommerpause will die Stadtverwaltung die Ergebnisse in 4 Veranstaltungen den Bezirksbeirat*innen und Bürger*innen vorstellen. Dort dürfte dann eine rege Diskussion über die Umsetzung starten. Die Beschlüsse des Gremiums Bezirksbeirat haben nur beratenden Charakter – die Entscheidung liegt allein beim Gemeinderat, jedoch beeinflussen die Bezirksbeiräte die Debatte im Gemeinderat. Die Stadt möchte bevorzugt die Radschnellverbindungen nach Kornwestheim, Fellbach und Esslingen sowie den Innenstadtring umsetzen. Interessanterweise hat der Radschnellweg über die Neue Weinsteige nach Degerloch das beste Nutzen-Kosten-Verhältnis, soll aber nicht prioritär bearbeitet werden.

Wahl des Ordnungs- und des Oberbürgermeisters

Die Amtszeit des aktuellen Ordnungsbürgermeisters Dr. Martin Schairer endet, der Gemeinderat muss einen neuen Ordnungsbürgermeister wählen. Es gibt derzeit zwei Kandidaten: Dr. Clemens Maier, aktuell Bürgermeister von Trossingen, Kandidat der Freien Wähler Stuttgart, und Christoph Ozasek, aktuell Stadtrat in Stuttgart, Kandidat der Fraktionsgemeinschaft „Die Fraktion Linke SÖS Piraten Tierschutzpartei“ und der Fraktion PULS. Der Ordnungsbürgermeister steht dem Ordnungsamt vor und ist damit für verkehrsrechtliche Anordnungen (Tempolimits, Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung und vieles andere) sowie für das Thema Falschparken zuständig. Der Gemeinderat wählt den neuen Ordnungsbürgermeister in der zweiten Jahreshälfte.

Im November steht die Oberbürgermeisterwahl in Stuttgart an. Die/der neue Oberbürgermeister*in kann als Kopf der Stadtverwaltung die Planung der Radinfrastruktur durch Vorgaben an die Verwaltung entscheidend beeinflussen.

Tobias Willerding



stadtmobil
carsharing

Ich habe kein
eigenes Auto,
aber immer
das Richtige.

www.stadtmobil-stuttgart.de

So schnell geht's nicht voran

Stadt Stuttgart veröffentlicht Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen

Ende Juli hat die Stadt Stuttgart die Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen (RSV) in der Landeshauptstadt veröffentlicht. Die Studie war eigentlich schon vor Ende 2019 erwartet worden, hat sich aber offensichtlich aufgrund der Koordination zwischen den städtischen Ämtern und wegen der Coronakrise um einige Monate verspätet.

Bereits im März 2018 veröffentlichte das Verkehrsministerium Baden-Württemberg die Ergebnisse einer Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg. Im Landkreis Böblingen sind bereits die Radschnellverbindungen nach Stuttgart (bis zur Gemarkungsgrenze) sowie nach Ehningen realisiert. Desweiteren untersucht der Landkreis Esslingen derzeit eine Radschnellverbindung von Stuttgart nach Plochingen.

Abschnitte, die ohne Planfeststellungsverfahren möglich sind, sollen bevorzugt umgesetzt werden. Eine weitere Machbarkeitsstudie von Kirchheim/Teck über Ostfildern bis Stuttgart-Sillenbuch ist derzeit in Vorbereitung. Der Landkreis Ludwigsburg sowie der Rems-Murr-Kreis planen derzeit eine Radschnellverbindung von Ludwigsburg über Remseck nach Waiblingen.

Einiges los in der Region also. Doch bisher gab es keine Planungen für Radschnellverbindungen auf der Stuttgarter Gemarkung. Die jetzt veröffentlichte Machbarkeitsstudie ändert das.

Was ist eine Radschnellverbindung?

Eine Radschnellverbindung ist eine möglichst kreuzungsfreie Radverkehrsstrecke mit mindestens 5 km Länge und einem Potenzial von mindestens 2.000 Fahrrädern pro Tag. Die Strecke ist auf eine Geschwindigkeit von 30 km/h ausgelegt und soll möglichst direkt verlaufen. Steigungen sollen nach Möglichkeit weniger als 6 % betragen, verlorene Steigungen sollen vermieden werden. Außerdem soll ein guter Belag und eine Trennung vom Kfz- und Fußverkehr gewährleistet sein. In Baden-Württemberg sollen Radschnellverbindungen eine Breite von mindestens 4 m im Zweirichtungsverkehr bzw. 3 m im Einrichtungsverkehr haben. Die Strecke muss zu mindestens 80 % den Standard für Radschnellverbindungen erreichen, max. 10 % der Strecke nach dem Standard des RadNETZes Baden-Württemberg und der Rest den reduzierten Radschnellverbindungsstandard.

Die Machbarkeitsstudie

In der Machbarkeitsstudie wurden 13 potenzielle Strecken mit einer Streckenlänge von ca. 102 km untersucht. Diese Korridore sind Ditzingen, Kornwestheim/Ludwigsburg, Remseck a. N., Fellbach, Esslingen, Ostfildern, Filderstadt, Leinfelden-Echterdingen (Möhringen/Fasanenhof), Leinfelden-Echterdingen (Vaihingen), Böblingen, Sindelfingen, Leonberg, Stuttgart-Innenstadt (inkl. der Anbindungen zu den o. g. Korridoren).

Für die genaue Routenführung sei auf die Machbarkeitsstudie verwiesen. Im Allgemeinen kann man sagen, dass die Routen radial aus der Innenstadt nach draußen gehen. Tangentialverbindungen sind in der Machbarkeitsstudie nicht vorgesehen. Die Planer haben versucht, die Streckenführung im existierenden Verkehrsraum zu halten (z. B. Fahrstreifen in Radweg umwandeln) und die Natureingriffe zu minimieren. Im innerstädtischen Bereich wird dabei vor allem auf Fahrradstraßen gesetzt, während außerorts Radwege an Straßen angesetzt werden.

Die Korridore wurden bezüglich verschiedener Kriterien bewertet; so z. B. die Länge, vorhandene Radinfrastruktur, ob RSV-Standard erreichbar ist, erwarteter Radverkehr, Zeitverlust an Knotenpunkten, Kosten, Verlagerungswirkung von Pkw-Verkehr auf das Fahrrad sowie der geschätzte Nutzen-Kosten-Faktor. Diese Kriterien sind in Tabelle 1 dargestellt.

Die Tabelle zeigt, dass die geplanten Radschnellverbindungen auf Stuttgarter Gemarkung zwischen 6 und 12 km lang sind. Natürlich setzt sich die Strecke dann (hoffentlich) in den Nachbarkreisen nahtlos fort. Der RSV-Standard kann bei fast allen Routen auf über 80 % der Strecke eingehalten werden, nur bei wenigen Routen (7 und 9) liegt er leicht darunter. Bei der Strecke nach Ostfildern kann der RSV-Standard nur auf 30 % der Strecke eingehalten werden. Die Zeitverluste an Knotenpunkten liegen zwischen 173 Sekunden (Strecke nach Leonberg-Nord) und 330 Sekunden (Innenstadtring).



Links:

Korridore für Radschnellverbindungen in Stuttgart

Nr.	Untersuchungskorridor	LiK	R24h	V-PKw	K-ges	K-km	NKF	RSV-S	R/P
1	Ditzingen	10,6	6600	15800	15,74	1,48	2,63	92%	2
2	Kornwestheim	8,1	10000	16600	11,66	1,44	3,92	88%	1
3	Remseck a.N.	10,5	6700	16100	17,84	1,7	2,08	97%	2
4	Fellbach	6,7	7600	16200	12,42	1,86	3,15	87%	1
5	Esslingen	9,2	8300	15800	16,82	1,82	3,72	87%	1
6	Ostfildern	8,9	4900	7800	10,92	1,23	1,57	34%	3
7	Filderstadt	13,6	5200	9600	16,45	1,21	1,10	70%	2
8	Leinfelden-E. (Möhringen)	7,2	5200	8300	3,24	0,45	5,12	82%	2
9	Leinfelden-E. (Vai.)	10,0	5200	7900	9,31	0,93	1,45	77%	2
10	Böblingen	9,0	4800	5100	4,32	0,48	2,80	84%	2
11	Sindelfingen	10,7	4200	5500	8,17	0,77	1,62	87%	2
12A	Leonberg (Nord)	9,4	2900	8900	17,94	1,91	1,01	93%	3
12B	Leonberg (Süd)	8,8	2900	8900	18,49	2,11	1,01	92%	3
13	Innenstadt	7,5	11800	11400	7,21	0,96	3,13	87%	1

LiK	Länge in Kilometer
R24h	Durchschnittlich erwartete Radfahrer pro Tag (24 h)
V-PKw	Verlagerungswirkung in PKW-Kilometer je Werktag
K-ges	Gesamtkosten in Millionen Euro
K-km	Kosten je Kilometer in Millionen Euro
NKF	Nutzen-Kosten-Faktor bei >1 ist der gesamtwirtschaftlicher Nutzen größer als die zuvor notwendigen Investitionsmaßnahmen
RSV-S	Anteil der Kilometer die im RSV-Standard hergestellt werden können
R/P	Rangfolge/Priorität

Links:

Zahlen zu den Radschnellverbindungen.
Quelle: Machbarkeitsstudie für Radschnellverbindungen in Stuttgart

Die Kosten divergieren stark. So kostet z. B. die Verbindung nach Möhringen über die neue Weinsteige nur 3,3 Millionen Euro, während die Verbindung nach Leonberg mit über 18 Millionen Euro zu Buche schlägt. Die meisten Pkw-Kilometer spart die Route nach Kornwestheim (16.600 km pro Tag) und am wenigsten die Route nach Böblingen (5.100 km pro Tag).

Das Planungsbüro empfiehlt, zuerst den Innenstadtring sowie die Verbindungen nach Kornwestheim, Fellbach und Esslingen umzusetzen. Als letztes sollen die Verbindungen nach Leonberg über die Wildparkstraße sowie nach Ostfildern über Sillenbuch umgesetzt werden. Die Verbindung nach Ostfildern hat Probleme, den nötigen Anteil an RSV-Standard zu erreichen, und die Verbindung nach Leonberg erfordert größere Eingriffe an der Wildparkstraße. Allerdings befindet sich mit dem Radweg an der Jahnstraße ein Teil der RSV nach Ostfildern bereits in der Vorplanung.

Wie geht es weiter?

Nach den Sommerferien muss die Beschlussvorlage zum weiteren Vorgehen vom Stuttgarter Gemeinderat beschlossen werden. Eine Zustimmung scheint aber nur Formsache. Die Stadtverwaltung plant 4 Informationsveranstaltungen in den Bezirken:

1. Nord (Korridor 1,2)
2. Neckar (Korridore 3,4,5)
3. Fildern (Korridore 6,7,8,9,10,11)
4. Mitte (Korridore 12,13)

Dort können sich auch Bürgerinnen und Bürger über die Planungen informieren. Zusätzlich befinden sich folgende Routen derzeit in der Vorplanung:

1. Anschluss an den Radschnellweg in Esslingen vom Karl-Benz-Platz in Untertürkheim bis zur Gemarkungsgrenze,
2. Verbindung nach Leinfelden-Echterdingen im Rahmen des Ausbaus der Nord-Süd-Straße,
3. Verbesserung der Radwegführung nach Fellbach im Bereich Nürnberger Straße und am Wilhelmsplatz,
4. Verbesserung der Radwegführung und Erhöhung der Qualitätsstandards in Kaltental zwischen Stuttgart-Vaihingen und Heslach.

Diese Routen sind nicht die Vorschläge mit der höchsten Priorität des Büros, das die Machbarkeitsstudie erstellt hat. Offenbar sieht man bei der Stadtverwaltung andere Prioritäten als in dem Planungsbüro. Zusätzlich sollen im Doppelhaushalt 2022/23 neue Stellen geschaffen werden, um die Radschnellverbindungen zu bearbeiten. Eine schnelle Umsetzung wie in Böblingen in unter zwei Jahren scheint in Stuttgart leider unwahrscheinlich.

Tobias Willerding

5% Preisnachlass
für alle ADFC - Mitglieder *

WALZ **ZWEIRAD** **OHG**

Steinbrunnenstraße 30-32 • 70567 Stuttgart-Möhringen
Telefon 0711/16 16 0-33 • www.zweirad-walz.de
*ausgenommen reduzierte Ware, Bücher und Zeitschriften

Neue/neuer OB für Stuttgart

Am 8. November wählt Stuttgart eine neue Oberbürgermeisterin/ einen neuen Oberbürgermeister. Wenn man sich das Kandidat*innenfeld anschaut, dann wird es mit hoher Wahrscheinlichkeit zu einem zweiten Wahlgang am 29. November kommen.

Natürlich ist es für Radfahrende interessant, wer sich an der Spitze der Stadt für unsere Interessen einsetzt und wer eher die autoorientierte Verkehrspolitik fortschreibt, wer eine Verkehrswende forciert oder sie ausbremst.

Wir haben sie gefragt, die OB-Kandidat*innen.

Natürlich stellen sich weit mehr Kandidat*innen zur Wahl als bei uns zu Wort kommen. Wir haben jedoch bewusst auf die Stellungnahmen von Verschwörungstheoretikern, Rechtsauslegern und reinen Zählkandidaten verzichtet.

Normalerweise werden von Interessengruppen sogenannte „Wahlprüfsteine“ formuliert, auf die dann die Bewerber*innen antworten.

Wir sind nun einen anderen Weg gegangen: Wir haben den Bewerber*innen um das Oberbürgermeisteramt der Stadt Stuttgart jeweils eine Seite in diesem RadRundbrief zur Verfügung gestellt, auf der sie ihre Vorstellungen zum Radfahren im Allgemeinen und zum (Rad-)Verkehr in Stuttgart im Speziellen kundtun können – natürlich mit Bild. Weil wir nichts gekürzt oder gar hinzugefügt haben, fällt der Umfang sehr unterschiedlich aus. Das Ergebnis finden Sie – in alphabetischer Reihenfolge – auf den folgenden Seiten.

Mit Sicherheit: aufs Rad

In der gegenwärtig anhaltenden doppelten Krise durch die Klimaerwärmung und durch das Virus, ist das Fahrrad wieder der Retter in der Not. Wie schon bei seiner Erfindung vor 205 Jahren, als nach einer Klimakatastrophe das Rad die Pferde ersetzte. Die Leute entdecken heute das Rad neu. Die Fahrradindustrie und der Handel boomen.

Ich selbst mache meine Wege durch die Stadt fast immer mit dem Rad. Ich freue mich über die frische Luft und über die leichte körperliche Bewegung. Radfahren ist die sozialste und umwelt-schonendste Form der Fortbewegung.

Aber: Ich muss ständig achtlos geöffneten Autotüren ausweichen, für die Paketwagen auf den Radstreifen bremsen, mich zusammen mit zu vielen anderen auf zu kleinen Warteinseln quetschen und die ewigen Wartezeiten an den Ampeln nutzen, um die empörten Mitradlerinnen beim Warten auf Grün zu besänftigen.

Kurzum: Stuttgart, die Mutterstadt der Automobilität, hat das Fahrrad zu lange stiefmütterlich behandelt.

Jetzt hat sie die Chance, sich aus der Krise heraus als Fahrradstadt neu zu erfinden. Mit Paul Lange & Co haben wir ein führendes Unternehmen der europäischen Fahrradbranche in Bad Cannstatt. Und dank der langen Vorarbeit des ADFC (ich bin seit fast 20 Jahren Mitglied) und dann der Initiative des Radentscheids haben wir Gemeinderatsbeschlüsse, die in die richtige Richtung weisen: Die Radinfrastruktur ausbauen, sichere Radwege, Fahrradstraßen, Pop-up-Lanes ausprobieren, die letzten Einbahnstraßen für den Radverkehr öffnen, alle Radwege im Winter streuen und Gefahrenstellen sofort beseitigen: Scherben, Schlaglöcher und Baustellen-einrichtungen.

Jedes Kind braucht ein Rad und Plätze, auf denen es üben kann. Denn Radfahren lernt man am besten als Kind. Eigenständig und sicher auf dem Rad zur Schule, zum Sport oder zur Musikschule zu gelangen, das müssen wir unseren Kindern ermöglichen. Und auch für die Jugendlichen müssen wir viel mehr tun! Die brauchen Plätze und Anlagen, wo sie sich in ihrer Geschicklichkeit messen können. Und klar definierte Downhill-Strecken im Wald. Die Radinfrastruktur zu verwirklichen, wäre mir durchaus einen Rad-Etat von 40 Euro pro EinwohnerIn und Jahr wert. Für die Kinder und Jugendlichen müssen wir aus dem Sport- und Spielplatzetat noch etwas drauflegen!

Wir müssen die strukturellen Voraussetzungen schaffen dafür, dass Fußgänger nicht mehr die Radler und die Radler nicht mehr die Autofahrer angiften, weil sie sich gegenseitig gefährden. Wir brauchen einen im Tempo harmonisierten Verkehr. Meine Vision: Kein Mensch soll mehr durch den Straßenverkehr sterben! In Stuttgart starben letztes Jahr sieben Menschen.

Das Radfahren ist für mich eines der großen Alltagsvergnügen. Ich habe mich aber überzeugen lassen, dass ich als Bezirksvorsitzende, Oberbürgermeisterkandidatin und Vorbild doch öfter einen Helm tragen sollte ... – doch

ich werde das nur so lange tun, bis Stuttgart wirklich eine fahrradfreundliche Stadt geworden ist!

Veronika Kienzle



Links:

Veronika Kienzle

Radfahren in Stuttgart: Eine Herzensangelegenheit

Seit meinem sechsten Lebensjahr bin ich mit dem Fahrrad unterwegs: zur Schule, zur Uni, heute zur Arbeit – und ich gestehe: seit knapp fünf Jahren mit Unterstützung eines kleinen Elektromotors. In meiner persönlichen Lebenssituation ist das Fahrrad das perfekte Verkehrsmittel in Stuttgart. Ich komme damit am schnellsten zum Ziel, bewege mich und sehe Ecken in unserer Stadt, die mich immer wieder aufs Neue für Stuttgart begeistern. In diesem Jahr werde ich deutlich mehr als 2.000 Kilometer mit dem Fahrrad in Stuttgart unterwegs sein.

So weit, so gut. Mit dieser persönlichen Einführung will ich mich nicht anbiedern, aber ich will schon deutlich machen, dass mir das Radfahren in Stuttgart eine Herzensangelegenheit ist. Als Oberbürgermeister von Stuttgart möchte ich mich dafür einsetzen, dass das Radfahren für noch mehr Menschen eine sichere und bequeme Form der Mobilität wird. Das ist gut für die, die gerne Rad fahren, und es ist gut für unser Gemeinwesen, weil der Verkehr in unserer Stadt so ein bisschen menschlicher wird.

Klar ist aber auch, dass ich mich als OB nicht in erster Linie als der oberste Fahrradbeauftragte verstehe, sondern als Stadtoberhaupt, das den Ausgleich unterschiedlicher Interessen sucht. Deshalb bitte ich um Verständnis, dass ich auch als OB nicht immer zu 100% die fahrradpolitische Linie des ADFC vertreten werde. Trotzdem teile ich viele Auffassungen des ADFC, die er zum Beispiel bei der Unterschriftensammlung für den Stuttgarter Radentscheid zum Ausdruck gebracht hat. Ich bin froh, dass ich auch einen kleinen Beitrag dafür leisten konnte, dass viele dieser Forderungen in einem Grundsatzbeschluss des Gemeinderats im Februar 2019 aufgenommen worden sind.

Mit diesem Grundsatzbeschluss und mit den Beschlüssen des letzten Doppelhaushalts sind die Weichen für eine gute Radverkehrspolitik gestellt: Über zwölf Millionen Euro, und damit rund 20 Euro pro Einwohner, sind in diesem Haushaltsjahr für die Förderung des Radverkehrs vorgesehen. Langfristig soll dieser Betrag nochmals um das Doppelte ansteigen. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die für den Radverkehr arbeiten, sollen alle (!) unbefristete Arbeitsverträge haben. Das sichert Know-how, sorgt für eine kontinuierliche Arbeit an den Projekten und ist schlicht ein Gebot der Fairness.

Radparkhäuser und gute Abstellanlagen sollen aufgestellt werden. Ich könnte mir zum Beispiel am neuen Hauptbahnhof und/oder in einer neuen Königstraße 1–3 ein richtig schönes und großes Radparkhaus vorstellen, zum Beispiel so, wie wir es aus Rotterdam kennen. Natürlich brauchen wir mehr Fahrradstraßen, und die Radwege müssen das ganze Jahr über befahrbar sein.

Am wichtigsten ist sicherlich der schnellere Ausbau der Haupt- und Nebenradrouten. Hier sind wir in den vergangenen Jahren zu langsam vorangekommen, und das möchte ich ändern. Natürlich werde ich mich auch für die Etablierung von Radschnellwegen einsetzen. Ich gebe aber zu, dass mir die Diskussion um die Schnellwege manchmal so vorkommt wie die Diskussion einer Fußballmannschaft, die den Abstieg in die Kreisliga gerade knapp verhindert hat und im übernächsten Jahr schon Champions League spielen will.

Deshalb wird der Schwerpunkt meiner Fahrradpolitik darin bestehen, die Umsetzung der schon lange geplanten Radrouten zu beschleunigen. Da brauchen wir gute verwaltungsinterne Organisationsstrukturen, die eine oder andere Hilfe von außen und eine einbindende und überzeugende Kommunikation zur Bürgerschaft, um auch Skeptiker zu überzeugen. Ich denke, dass ich mit meiner Berufserfahrung und der Art, wie ich versuche, Mensch zu sein, dafür einen Beitrag leisten kann.

Abschließend: ich habe großen Respekt vor dem Engagement, das viele Ehrenamtliche beim ADFC Stuttgart an den Tag legen. Ich habe diesen Einsatz selber in den vergangenen Jahren erleben dürfen. Hut ab dafür, und haben Sie vielen, vielen Dank für diesen Beitrag für ein schönes Stuttgart.

Ihr Martin Körner



Rechts:

Martin Körner

Stuttgart fährt Rad!

Liebe Leserinnen und Leser,
Liebe Radfahrende,

es gibt keine schönere Stadt als unser Stuttgart, das Schaufenster der Mobilität, um echtes Radfahren zu erleben. Ob durch die wunderschönen Weinberge, am Neckar, auf den Fildern, durch eine unserer wunderschönen Parkanlagen oder mitten durch die Stadt: Die Stuttgarterinnen und Stuttgarter fahren so fleißig Fahrrad wie noch nie zuvor. In Zeiten der E-Mobilität, der E-Bikes und Pedelecs stellt die Topographie einer Kommune kein Hindernisgrund mehr da. Vielmehr noch: Kein Aussichtspunkt über dem Kessel ist unerreichbar.

Gerade deswegen brauchen wir auch in Stuttgart den Ausbau der Radinfrastruktur. Wo Radwege plötzlich beginnen und plötzlich enden, wo Straßenbeläge veraltet und gefährlich sind, wo Markierungen nicht gut erkennbar sind, da haben wir dringenden Handlungsbedarf. Rad-Parkhäuser und Radstationen müssen genauso selbstverständlich werden wie ein angemessener und effektiver Winterdienst, um das Radfahren für Klein und Groß in unserer Stadt sicher zu gestalten. Und natürlich brauchen wir auch mehr Radwege. Ein intelligentes Radwegenetz, dass den Stuttgarterinnen und Stuttgartern eine schnelle und attraktive Fahrt von A nach B ermöglicht, ist längst nicht erreicht. Allzu häufig hat man sich in der Vergangenheit mit Symbolprojekten und Prestigestrecken beschäftigt. Stuttgart braucht aber den intelligenten Ausbau der

Radinfrastruktur, welcher den alltäglichen Strecken der Stuttgarterinnen und Stuttgarter gerecht wird – ob durch den Park, an der Straße entlang oder entlang von wunderschönen Naturabschnitten.

Hierfür wurde in den vergangenen Jahren mit dem Zielbeschluss des Gemeinderats im Lichte des Radentscheids schon Vieles auf den Weg gebracht. Das Gebot der Stunde ist allerdings: konkretes Handeln und Umsetzen, ja echter Fortschritt, der durch Verwaltungshandeln ausgelöst wird. Als Oberbürgermeister sind mir die Stellrauben der Verwaltung bekannt, die in Bewegung gesetzt werden müssen, um den Bürgerinnen und Bürgern einen konkreten Nutzen zu geben. Unsere Verwaltung muss in die Lage gebracht werden, Beschlüsse und Entscheidungen, auch im Bereich des Radverkehrs, in die Tat umzusetzen.

Nach Jahren der Debatten, des Gegeneinander und der Zuspitzung braucht unser Stuttgart nun einen echten Verkehrsfrieden. Egal ob mit dem Rad, zu Fuß, mit dem ÖPNV, auf dem E-Scooter oder mit dem Auto: Es muss wieder richtig Spaß machen, sich durch Stuttgart zu bewegen. Nicht gegeneinander, sondern in gemeinsamer Rücksichtnahme. Ein echter Verkehrsfrieden für Stuttgart ist mir daher ein persönliches und wichtiges Anliegen, das ich als Ihr Oberbürgermeister in den kommenden Jahren angehen möchte. Mit meiner ganzen Erfahrung, Kraft und Leidenschaft wird das Stuttgarter Rössle auch auf dem Fahrrad wieder in einem neuen Glanz erstrahlen. Lassen Sie uns gemeinsam daran arbeiten.

Ihr Dr. Frank Nopper



Links:

Dr. Frank Nopper

Von der Auto- zur Fahrradstadt

Mein Name ist Hannes Rockenbach. Seit 2004 bin ich für meine Geburtsstadt Stadtrat für parteiübergreifende, ökologische und soziale Politik. Momentan führe ich als Fraktionsvorsitzender die drittstärkste Fraktion im Gemeinderat.

Als Oberbürgermeister will ich, zusammen mit Ihnen im ADFC, Stuttgart zu einer Modellstadt für Klimagerechtigkeit und das gute Leben aller Menschen machen.

Anders als Autos, verstopfen Fahrräder weder die Straßen noch verpesten sie die Luft. Wie das Zu-Fuß-Gehen fördert Radfahren die Gesundheit. Das Fahrrad verursacht weder Lärm noch Staus und ist in vielen Fällen das schnellste Verkehrsmittel.

Meine Vision ist eine global verträgliche Mobilität innerhalb der ökologischen und gesundheitlichen Belastungsgrenzen. Dies gelingt unter anderem nur, wenn wir den Bestand der Pkw im Ländle bis 2050 gegenüber heute auf rund ein Sechstel reduzieren (laut der Studie Mobiles Baden-Württemberg). Das verringert den Flächenverbrauch durch Pkw deutlich und schafft Platz für eine menschengerechte Mobilität in unserer Stadt.

Daher will ich als zukünftiger Oberbürgermeister Stuttgart zu einer Fahrradstadt umbauen. Zu einer Stadt, in der alle in jedem Alter bequem und sicher radeln können. Das gilt z. B. für Eltern mit Kindern im Anhänger, für Kinder unter acht Jahren, die auf dem Gehweg radeln, oder auch für Senior*innen auf E-Dreirädern.

Zentrale Voraussetzung dafür ist, dass Stuttgart endlich ein durchgehendes Fahrradwegenetz hat. Der Ausbau der Hauptradrouten muss deutlich schneller vorankommen, Radschnellwege für Berufspendler*innen müssen realisiert werden, um das vom Gemeinderat beschlossene Ziel zu realisieren: In zehn Jahren soll jeder vierte Weg in Stuttgart mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

Die Herausforderung könnte kaum größer sein: Das bedeutet, dass die Menge des Fahrradverkehrs mindestens drei Mal so hoch sein soll wie heute. Deshalb muss die Infrastruktur schnell und massiv ausgebaut werden.

Als Oberbürgermeister will ich den Fahrradverkehr und den Fußverkehr so sicher wie möglich gestalten: Auf Autostraßen soll höchstens Tempo 30 erlaubt sein, in Wohngebieten Tempo 20. Nebenstraßen sollen vor Ausweichverkehr durch Autos geschützt werden.

Viele Straßen in den Wohngebieten und eine Reihe von Ortskernen in den Stadtbezirken können autofrei gestaltet werden. Nicht vorstellbar? Das dachten vor einigen Jahrzehnten auch viele im Hinblick auf die Königstraße.

Mit dem von unserer Fraktion angestoßenen Beschluss des Gemeinderats zur lebenswerten Innenstadt haben wir gezeigt: Tiefgreifende Änderungen zugunsten von Radfahrenden und Zu-Fuß-Gehenden sind möglich. Allein an der Umsetzung hapert es bislang. Das möchte ich als Oberbürgermeister grundlegend ändern. Der Gemeinderat hat sich dazu bereits mehrfach und klar positioniert – jetzt ist es an der Zeit, sichtbare Ergebnisse zu produzieren.

Ich befürworte die Einrichtung von Fahrrad-Reparatursäulen in allen 23 Stadtbezirken.

Der Fahrradverkehr soll bis zum Jahr 2030 ein Viertel der Quell-, Ziel- und Binnenverkehre ausmachen. Dazu müssen:

1. (baulich getrennte) Fahrradwege aus- und aufgebaut werden.
2. Sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder gebaut und ausgebaut werden. Es ist fahrradunfreundlich, wenn innerhalb des Cityrings mehr Parkplätze für Autos vorhanden sind als für Fahrräder. Dabei werden durch die Umwandlung von einem Pkw-Stellplatz Abstellmöglichkeiten für zehn Fahrräder frei.
3. Die Fahrradmitnahme im ÖPNV verbessert werden. Fahrräder im Nahverkehr mitzunehmen, muss zur Selbstverständlichkeit werden. Ob Bus oder Bahn, ob Hauptverkehrszeit oder nicht, Fahrräder müssen immer kostenlos mitgenommen werden dürfen.

Mein Ziel ist es, zügig Radparkhäuser, vor Wetter und Vandalismus geschützte Radabstellanlagen oder Radbügel in Wohngebieten, an Verkehrsknotenpunkten und kulturellen, sportlichen oder gastronomischen Zielen aufzustellen. Aufgrund der Radverkehrsziele setze ich mich dafür ein, dass mindestens 10.000 Abstellplätze am Hauptbahnhof geschaffen werden.

Da die Auslastung der Parkhäuser innerhalb des Cityrings zu keinem Zeitpunkt über 65 Prozent liegt, können schon jetzt einzelne Parkhäuser ganz oder teilweise in Fahrradparkhäuser umgewandelt werden. Innerhalb des Cityrings können sofort 3.000 Pkw-Stellplätze gestrichen werden – weil sie schlicht nicht gebraucht werden. Das möchte ich als Oberbürgermeister sofort angehen.

Mit der Schaffung von dauerhaften, geschützten und öffentlichen Radabstellplätzen werde ich zusammen mit dem Gemeinderat und der Stadtverwaltung einen notwendigen Beitrag dazu leisten, dass Stuttgart von der Autostadt zur Fahrradstadt wird.

Auf Ihre Ideen, Fragen und Rückmeldungen bin ich gespannt.
Mail: kontakt@rockenbach.de

Mehr über mich auf meiner
Webseite www.rockenbach.de, unter
facebook.com/hannesrockenbach
und instagram.com/hannesrockenbach.



Rechts:

Hannes Rockenbach

Liebe Mitglieder des ADFC Stuttgart, liebe Interessierte,

mein Name ist Marian Schreier, ich bin 30 Jahre alt, Bürgermeister der Stadt Tengen und gebürtiger Stuttgarter. Ich bin am Kräherwald aufgewachsen, meine Eltern sind beide Musiker und leben bis heute in Stuttgart. Ich habe in Konstanz Politik- und Verwaltungswissenschaften studiert und anschließend in Oxford einen Master of Public Policy gemacht. Danach habe ich im Bundestag als Redenschreiber für Peer Steinbrück gearbeitet, ehe ich 2015 in der Stadt Tengen im Landkreis Konstanz zum damals jüngsten Bürgermeister des Landes gewählt wurde.

Zu Beginn des Jahres habe ich mich entschlossen, als unabhängiger Bewerber zur Oberbürgermeisterwahl anzutreten. Ich finde erstens: Gerade meine Generation – die von unseren heutigen Entscheidungen am stärksten betroffen sein wird, sei es mit Blick auf den Klimaschutz, die Mobilität oder die digitale Transformation – wird in den kommenden Jahren Verantwortung übernehmen müssen.

Zweitens stört mich das Bild von Stuttgart in der Öffentlichkeit, das in den letzten Jahren immer dominanter geworden ist: Stuttgart als Stadt des Feinstaubs, des Streits um Stuttgart 21, der Wohnungsnot. Klar ist: Der oder die neue Oberbürgermeister/in muss in den kommenden Jahren bei den zentralen Herausforderungen der Stadt Tempo machen – bei der Wohnungsnot, der Digitalisierung oder einer ambitionierten Klimapolitik. Aber wir brauchen auch wieder ein positives Zukunftsbild von unserer Stadt, hinter dem sich alle versammeln können.

Klar ist auch: Zu einem positiven Zukunftsbild gehört ebenso, Stuttgart endlich zu einem Modell für nachhaltige Mobilität zu entwickeln. Dafür ist die Stärkung des Rad- und Fußgängerverkehrs ein Schlüssel. Nicht nur, weil dies die umweltfreundlichsten Formen der Mobilität sind. Sondern weil wir auch wissen: Wer sich einmal ins Auto setzt, steigt kaum mehr auf den ÖPNV um. Gute Bedingungen für den Rad- und Fußgängerverkehr sind deshalb auch gute Bedingungen für den ÖPNV. Mit anderen Worten: Ich möchte Stuttgart so gestalten, dass das umweltfreundlichste Mobilitätsverhalten auch das bequemste und einfachste ist. Konkret heißt das für mich:



- 1. Konsequente und zügige Umsetzung des Zielbeschlusses „Stuttgart zu einer fahrradfreundlichen Stadt machen“.** Das gilt vor allen Dingen für die schnelle Umsetzung des fast zehn Jahre alten Hauptradrouten-Konzepts im neu definierten Stuttgarter Standard. Nur mit einem durchgängigen und sicheren Radwegenetz steigen Menschen auf das Fahrrad um. Als Oberbürgermeister werde ich mich im Gemeinderat dafür einsetzen, dass der Radverkehrsatz 40 Euro je EinwohnerIn und Jahr erreicht, und das spätestens ab dem Doppelhaushalt 2024/25.
- 2. Schaffung eines Dezernats für nachhaltige Mobilität.** Mobilität ist ein Querschnittsthema, das vom Stadtplanungsamt bis zum Amt für öffentliche Ordnung zahlreiche Bereiche der Verwaltung berührt. Und gerade bei der Förderung des Radverkehrs gilt: Dies kann nur gelingen, wenn er von der Aufstellung eines Bebauungsplans bis zur Einsatzplanung der Verkehrsüberwachung mitgedacht wird. Ich möchte das Thema auf der politischen Ebene sichtbar und wirkungsvoll verankern und dem Gemeinderat deshalb die Einrichtung eines Dezernats für nachhaltige Mobilität vorschlagen. Dies verschafft dem Thema nicht nur mehr Sichtbarkeit, sondern sorgt auch für eine zentrale Koordination aller Mobilitätsthemen.
- 3. Einfach machen – Baustellenmanagement und Kontrollen.** Unterbrochene Radwege durch Baustellen und parkende Autos gehören zu den tagtäglichen Ärgernissen von Radfahrerinnen und Radfahrern in Stuttgart. Infrastrukturmaßnahmen, wie neue Radwege, brauchen Zeit; im Bereich von Kontrollen und Baustellenmanagement lassen sich schnell spürbare Erfolge erzielen. Zum Beispiel mit einer gemeinsamen Aktion von Polizei und Stadt zur Verkehrsüberwachung des ruhenden und fließenden Verkehrs rund um Radwege. Dies gilt auch und gerade mit Blick auf die neuen Regeln der Straßenverkehrsordnung, zum Beispiel der verpflichtende Mindestabstand beim Überholen.
- 4. Innovation und Digitalisierung als Chance für den Radverkehr begreifen.** Innovative, digital gestützte Lösungen können auch bei der Stärkung des Radverkehrs helfen. Beispielsweise intelligente Ampelschaltungen, die in Abhängigkeit des Verkehrsaufkommens „grüne Wellen“ für RadfahrerInnen ermöglichen, so wie dies in Kopenhagen schon praktiziert wird. Oder die Veröffentlichung von Daten rund um den Radverkehr (z.B. Verkehrsströme, bekannte Barrieren) für PlanerInnen und Öffentlichkeit. Und schließlich intelligente Routenplaner, welche die Vernetzung unterschiedlicher Mobilitätsformen ermöglichen.

Selbstverständlich ist dies nicht alles, was es für die Stärkung des Radverkehrs in Stuttgart braucht: Fahrradgaragen in Wohnquartieren und an Mobilitätsknotenpunkten, ein noch besseres Verleihnetz, Reparatursäulen und noch vieles mehr gehören auch dazu. Ich freue mich, mit Ihnen darüber ins Gespräch zu kommen. Teilen Sie mit mir gerne Ihre Ideen, wie Stuttgart eine fahrradfreundliche Stadt wird.

Ihr Marian Schreier

Links:

Marian Schreier



Und wie ist Radfahren in Deiner Stadt?



ADFC
Fahrradklima-Test
2020

Deine Stimme zählt! –  fahrradklima-test.adfc.de



ADFC
Fahrradklima-Test
2020



Deine Praxiserfahrung ist gefragt!

Macht das Radfahren in Deiner Stadt Spaß?
Sind die Radwege und Radfahrstreifen
in gutem Zustand?
Fühlst Du Dich auf dem Rad sicher?
Kurz: Wie ist Radfahren in Deiner Stadt?

10 Minuten!

Bewerte in nur 10 Minuten die Situation für
Radfahrerinnen und Radfahrer in Deiner Stadt.
Gib Politik und Verwaltung damit eine wichtige
Rückmeldung aus Sicht der „Alltagsexperten“!
Mach mit bis zum 30. November 2020!

Weitersagen!

Unter den Hashtags **#fkt20** und **#radklima**
postet der ADFC Neuigkeiten zum ADFC-Fahr-
radklima-Test. Empfehle den Test per Facebook
und Twitter weiter, denn je mehr mitmachen,
desto aussagekräftiger wird er!



Jetzt mitmachen auf
fahrradklima-test.adfc.de



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Radtouren in Corona-Zeiten

Sehr bald nach Erscheinen des Jahresprogramms des ADFC Stuttgart wurde erkennbar, dass zumindest die ersten Touren und Veranstaltungen ausfallen mussten. Noch vor Ostern wurde dann ein kategorisches Verbot erteilt, geführte Touren durchzuführen – nicht nur seitens der Politik, sondern diesen Verordnungen folgend auch expressis verbis seitens des ADFC Bundesverbandes und (für uns entscheidend) des Landesverbandes Baden-Württemberg.

Bei mir als dem fürs Tourenprogramm verantwortlichen Tourenkoordinator stellte sich natürlich ein gewisses Maß an Frust ein – steckte doch in der Vorbereitung des Programms viel Arbeit. Aber es war ja nun nicht zu ändern.

Vor dem Hintergrund, dass privates Radeln nicht nur erlaubt, sondern aus Gesundheitsgründen geradezu empfohlen wurde, dachte ich darüber nach, wie das Beste aus der Situation gemacht werden könnte.

Der erste Entschluss bestand darin, einfach die im Programm von mir eingestellten Touren auf jeden Fall zu fahren. Dies war für die Tagestouren ohne Probleme umzusetzen. Die geplante Drei-Tagestour über den 1. Mai musste entfallen, da die Beherbergungsbetriebe uns noch nicht aufnehmen durften. Auch eine privat mit einer kleinen Gruppe geplante Tour – die Grenze zwischen Baden und Württemberg – musste aus dem gleichen Grund abgesagt werden. Für beide Projekte gilt: Aufgeschoben ist nicht aufgehoben.

Da es immer schöner ist, mit anderen zusammen zu fahren, informierte ich einen kleinen Kreis von etwa 15 Personen, mit denen ich öfter schon gefahren war und von denen ich Mail-Adressen hatte, darüber, wann ich welche Tour fahren würde und lud ein, mitzufahren – zu den im Jahresprogramm eingestellten Touren kamen nach und nach noch einige weitere dazu. Um abschätzen zu können, wie groß die Gruppe werden würde, bat ich um Anmeldung. Es wurde offen darüber kommuniziert, dass wir Gefahr laufen, von der Polizei wegen Nichteinhalten der Regularien (max. fünf Personen aus max. zwei Haushalten) belangt zu werden. Waren die Gruppen größer, fuhren wir stets in weiteren Abständen, und bei den Pausen achteten wir ebenfalls auf angemessenen Abstand. Auch hatte ich mich



bei der Auswahl der Touren darum bemüht, stark frequentierte Lokalitäten zu vermeiden. Ziel war es, am Rande der Legalität und unter dem Radar das zu realisieren, was wir gerne machen wollten, nämlich Touren fahren. Es ging nie darum, die getroffenen Regularien in Frage zu stellen – ungeachtet der gelegentlich fragwürdigen Plausibilität.

Dies funktionierte sehr gut. In kleinen Gruppen von zwei bis maximal neun Personen konnten wir von Mitte März bis Mitte Juni 26 Touren fahren:

- Von Möhringen durch das Körschtal, 32 km, 120 Höhenmeter
- Filderradroute, 63 km, 800 HM
- Von Feuerbach nach Sindelfingen und zurück, 56 km, 600 HM
- Von Feuerbach zum Schloss Monrepos und zurück, 57 km, 450 HM
- Tour de Zwiebel – von Hedelfingen über Esslingen, Ruit, Degerloch und Vaihingen nach Feuerbach, 45 km, 560 HM
- Weil der Stadt – Feuerbach, 36 km, 280 HM
- Kirchheim/Teck – Göppingen, 44 km, 400 HM
- Lauffen – Bietigheim, 88 km, 870 HM
- Von Plochingen über Kirchheim und Metzingen an den Neckar, 75 km, 710 HM
- Weinbergtour von Feuerbach über Ludwigsburg, Mundelsheim, Schwaikheim nach Feuerbach zurück, 75 km, 800 HM
- Von Oberaichen ins Siebenmühlental und Schönbuch nach Nürtingen und Kirchheim, 74 km, 720 HM
- Heuss-Tour – von Feuerbach nach Lauffen, 72 km, 660 HM
- Vom Stuttgarter Schlossplatz nach Böblingen und zurück, 54 km, 690 HM
- Stuttgart – Esslingen – Waiblingen – Remseck – Stuttgart, 68 km, 470 HM
- Feuerbach – Karlsruhe, 94 km, 720 HM
- Murr – Ludwigsburg – Feuerbach, 74 km, 500 HM
- Radweg im Kochertal und im Weinsberger Tal, 72 km, 420 HM
- Zum Böblinger RadelRund, 82 km, 690 HM
- Ulm – Kirchheim/Teck, 80 km, 770 HM
- Kirchheim/Teck – Bad Cannstatt, 89 km, 600 HM
- Schlösser-Tour, 64 km, 870 HM
- Feuerbach – Fildern – Esslingen, 56 km, 630 HM
- Heilbronn, Leintal, Zabergäu, Lauffen, 65 km, 550 HM
- Entlang der Enz und der Würm, 55 km, 450 HM.

MOBILITÄT NEU ERFAHREN

WIR FÜHREN E-BIKES MIT MOTOREN VON:

- Bosch
- Shimano
- Yamaha
- Brose
- Panasonic
- Bafang
- SR-Suntour
- Fazua

bike-bar: Fahrräder mit und ohne Motor

bike-bar Fahrräder | E-Bikes | Service
Stuttgart-Degerloch, Gomaringer Str. 23
Tel. 0711/76 22 95, www.bike-bar.de

Montag, Dienstag, Donnerstag, Freitag: 10-13 und 14-18 Uhr, Mittwoch: 14-18 Uhr, Samstag: 10-13.30 Uhr

29 Jahre bike-bar

Im Juni wurden dann im Rahmen der Lockerungen auch wieder geführte Touren erlaubt, allerdings mit Vorgaben: Teilnehmerbegrenzung, Online-Anmeldung, kontaktfreies Ausfüllen von Formularen und Ähnliches; es gab auch Lustiges, z.B. die Vorgabe, dass die Touren im Freien durchgeführt werden müssen – das war nun wirklich ganz neu, hatten wir früher noch nie gemacht. Diese Vorgaben führten im Mai nach Diskussion mit den Tourenleitern zu dem Beschluss, dass der ADFC Stuttgart vorläufig keine geführten Touren mehr anbietet. Dazu trug damals auch bei, dass sowohl Tourenleiter als auch Teilnehmer, die einer Risikogruppe zuzurechnen sind, überlegen sollten, ob sie wirklich an den Veranstaltungen teilnehmen wollen; die Mehrzahl der Tourenleiter des ADFC Stuttgart zählt zu einer Risikogruppe. Im Juni folgten dann die ersten Lockerungen, es durfte wieder unter weniger strengen Auflagen zusammen geradelt werden. Nach und nach boten einige unserer Tourenleiter wieder Touren zum Mitfahren an.

Für den Fall, dass der nächste Lockdown kommt, soll die obige Tourenliste als Anregung für privates Radeln dienen. Wer bei Komoot angemeldet ist, kann die Tracks unter www.komoot.de/collection/953461/-radtouren-um-stuttgart herunterladen und ggf. modifizieren. Wer nicht bei Komoot angemeldet ist, aber mit digitaler Unterstützung radelt, kann die Tracks bei mir anfordern. Den analogen Radfahrern stelle ich zudem gerne Kartenausschnitte her.

Sicher werde ich einige dieser Touren auch im Programm anbieten, solange wir wieder „normal“ geführte Touren fahren dürfen.

Neben den oben genannten Touren kann ich noch von einigen weiteren berichten. Meine berufstätige Tochter hatte Not, da ihre beiden Söhne (vier und acht Jahre alt) in Niedersachsen nicht in den Kindergarten bzw. die Schule gehen durften. So wurde der Opa um Hilfe gebeten. Ich war insgesamt vier Wochen zum Kinderhüten in

Goslar. Beide Enkel können Fahrrad fahren. (Über die erste Tour mit dem älteren der beiden berichtete ich im Frühjahrs-RadRundbrief 2017). Da das Wetter im April und Mai recht gut war, plante ich einige Touren (30 bis 50 km) im Harzvorland – es sollten insgesamt 13 werden. Der Vierjährige radelte dabei in vier Etappen fast den ganzen Leine-Radweg von Heilbad Heiligenstadt bis nach Hannover. Es war eine sehr schöne Erfahrung.

Wer Infos zu den genannten Touren bzw. die Tracks haben will: Mail paul-werner.schreiner@adfc-bw.de, Telefon 0173 8052618.

Paul-Werner Schreiner

GEMEINSAM AUF TOUR

Die Touren des ADFC Stuttgart, die inzwischen wieder stattfinden, stehen im ADFC-Tourenportal unter www.touren-terme.adfc.de. Unter dem Reiter „Termine in Stuttgart“ findet man sie auch auf unserer Homepage www.adfc-bw.de/stuttgart. Dort sind auch viele weitere Tourenvorschläge unserer Tourenleiter veröffentlicht.



Mal was FATtes ...

Dass wir Tandem-verrückt sind, haben wir ja schon in früheren Rundbriefausgaben ausgiebig dargestellt. Unsere Tandemleidenschaft ist ja auch schon über 30 Jahre alt.

Nachdem wir uns im Herbst 2016 ein faltbares E-Tandem in der Tourenversion zugelegt hatten – im Herbstheft 2017 haben wir es vorgestellt – stellte sich nun die Frage: gibt es jetzt überhaupt noch eine Steigerung? Die Antwort lautet „ja“!

Im Dezember 2018 haben wir unser FATbike-E-Tandem abgeholt – zweifach faltbar! Hersteller ist wieder unser Spezialist Detlef Eschert von Rad&Tour im Thüringer Wald. Nach den ersten Erfahrungen im Schnee (gab es tatsächlich mal kurz im Winter 18/19 in Stuttgart) haben wir inzwischen ca. 6.000 Kilometer zurückgelegt. Es macht einfach Spaß, mit 4-Zoll-Reifen und 1,2 bar Druck über Waldwege zu gleiten. Zwar sind echte Single-Trails für uns nach wie vor tabu – ein Tandem eignet sich nicht unbedingt für gewagte Sprünge – aber eine flotte Runde über unbefestigte Wege in Stuttgarts Wälder ist immer drin (unter Beachtung der 2-Meter-Regel ☺).

Besonders in den Corona-Zeiten haben wir mit unserem FATten im Schönbuch viele Wege abseits von Massen entdeckt. Wer weiß schon, dass es dort eine „Neue Weinsteige“ (und eine „Alte Weinsteige“) gibt – ohne Kfz-Verkehr ... und ohne Wein.

Inzwischen haben wir auch sehr viel über Verschleiß gelernt. Belagswechsel an den Scheibenbremsen beider Tandems, regelmäßige Kontrolle und Tausch der Primärkette und immer mal wieder neue Reifen waren zu erwarten. Dass aber am Tourer die als unverwundlich geltende Rohloff-Nabe inzwischen zum dritten Mal von Rohloff (kostenlos) repariert wurde und der Brose-Motor nach

13.000 Kilometer seinen Dienst versagte – damit haben wir nicht gerechnet.

Unser Spaß am Tandemfahren bleibt jedoch davon ungetrübt. Wer auch süchtig werden will: wir haben noch ein (unmotorisiertes) Tandem zum Ausprobieren.

Übrigens: Erfahrungen mit einem Renntandem haben wir noch keine ...

Renate und Cornelius Gruner



Südtirol per Rad

Eine Reise wert



Oben:

Penser Joch, Alpenrosenhof

Urlaub vor der Apfellese

Nach Tirol/Südtirol in den Urlaub fahren – das war zur Fastnacht 2020 im Nachhinein nicht zu empfehlen. Wir vier eingeschworenen Rennradler taten es lieber schon im August 2019 und genossen die durchweg virenfreie, aber nicht gänzlich chemikalienfreie Sommerluft. Wie immer mit Anreise Bahn, die uns geschickterweise nach Innsbruck führte. Samstagmorgen am Bahnhof ein trister Eindruck. Ohne herzhaftes Frühstück im Magen gingen wir gleich auf die Piste, denn nebst dem Brennerpass warteten am ersten Tag auch gleich jede Menge Höhenmeter auf uns. Wir hatten uns als Tagesziel das Penser Joch gesetzt, weil der Alpenrosenhof bei einer früheren Reise einen prima Eindruck hinterlassen hatte. Also zügig vorbei an der fast ausgestorbenen Olympiaschanze, und auf zunächst nicht so Kfz-freien Straßen kurbelten wir uns Richtung Brenner. Die Hauptverkehrsachse, die Brenner-Autobahn, bekamen wir aber zum Glück nicht mit.

Als wir sie zu Gesicht (und zu Gehör) bekamen, spielte ein Lächeln um unsere Lippen: Mordsverkehr mit Lastwagen und pipapo, parallel dazu die Bundesstraße ebenso mit gehörigem Treiben. Wir hingegen rollten gemächlich auf der alten Passstraße

dahin – mehr landwirtschaftlicher Betriebsweg als ein Länder verbindendes Element. Ein Traum! In Brennero (dem Grenztort) gab es leider auch keine ansprechende Gastronomie, und so stürzten wir uns erst in Sterzing in ein abgelegenes Café, brunchten ausgiebig und sammelten Kräfte für den Aufstieg. Auf dem Penser Joch entsprach die Höhe ü.NN (2.200 m) zufällig genau den gefahrenen Höhenmetern unserer Startetappe.

Trunken vor Glück? Fallobst!

Am 2. Tag ließen wir es uns zunächst gut gehen, gab es doch bis Bozen/Bolzano nur negative Höhenmeter zu absolvieren (deren zweitausend). Nun könnte man es sich weiterhin bequem machen und die mal liebliche, mal wilde Etsch/Adige hochradeln, um unserer geplanten Herausforderung näherzukommen – dem Ofenpass. Doch wir verließen Bozen lieber Richtung Südwest und nahmen Kurs auf den unbekannten Mendelpass. Die Fahrt durch Bozen erwies sich als durchaus schwierig. Zwar mit GPS ausgestattet, kamen wir bei der speziellen Fahrradrouten oft ins Straucheln. Dazu trug auch bei, dass in jeder beliebigen Himmelsrichtung wenn nicht Häuser, dann Apfelplantagen zu sehen waren. Quasi so weit das Auge reichte, Monokultur pur! Unsere Sinne waren schon fast umnebelt vom beginnenden Gärungsprozess der abgefallenen Früchte – eine olfaktorisch zweifelhafte Erfahrung (aber besser als über Güllefelder zu fahren). Zwar ist es südlich von Bozen recht waldig, dennoch galt es zunächst bei maximaler Tageswärme durch die Botanik zu fahren. Zum Mendelpass (1.360 m) hoch konnten wir den Wald (apfelfrei) und viel Ruhe genießen.

Nach der Übernachtung in Malosco (Provinz Trient) schloss sich noch die Strecke über den Gampenpass (1.512 m) an, die uns auch zur „lieben Frau im Walde“ führte, bevor wir bei Meran wieder das Etschtal und die Plantagen erreichten. Hier war auf dem Radweg mehr Betrieb als vorher auf den Landstraßen! Vor allem auf den schnellen Gegenverkehr (bei stellenweise über 5% Gefälle) galt es zu achten. Nun hatten wir 2.000 Höhenmeter vor der Nase, aber bis zum Ofenpass zum Glück auch noch eine Übernachtung in Schlanders, des Vinschgaus Hauptort. Dort auf 1000 m ü.NN startend, sollten wir nach 20 km das Münstertal, nach 30 km die Schweizer Grenze und nach 40 km die Passhöhe erreichen.

Links:

„Bolzen“ vor Bozen



Jause führt fast zum Offenbarungseid

In luftiger Höhe gönnten wir uns eine Jause, die uns wechselkursbedingt (Franken) fast einen Offenbarungseid abverlangte. Nach nochmal 30 km Abfahrt checkten wir in Susch ein. Interessant war hier die Sprache, die keiner von uns verstehen konnte.

Bald sollten wir den Inn erreichen und es war klar, dass wir notfalls ab hier steigungsfrei bis Innsbruck zurückkehren könnten. Das obere Inntal war wirklich wunderhübsch und wäre es wert gewesen, den separaten, etwas holprigen Radweg gemächlich zu radeln. Aber der viel bessere Belag und das flottere Tempo fanden sich auf der Straße, so zogen wir durch, querten das zollfreie Gebiet ohne Einkäufe und rollten in Österreich bis Ried (bei Serfaus). Nicht dass wir müde waren von schlappen 70 km bergab fahren. Aber es hatte sich ein Gewitter zusammengebraut, welches wir nur warten- und vespernderweise (Pizzeria) überstehen konnten. Danach war der Spaß am Weiterfahren perdu, und wir legten die Beine hoch. Irgendwie waren wir, bezogen auf den Reiseplan, auch zu früh dran. So entschieden wir uns zum Abstecher zur Piller Höhe sowie zum Kühtai-Sattel, die beide nicht weit ab von der Route lagen.

Von Landeck aus ging es östlich auf die einsame Piller Höhe (1.550 m), dann wieder nordwärts zurück an den Inn. Ins teilweise unangenehm touristisch erschlossene Ötztal (Halligalli) zweigten wir für unser Basislager „Kühtai“ ab. Sinnigerweise sollte am Samstag ein Radrennen durch die gesamte Provinz stattfinden. So fanden wir uns beim Hochfahren zwischen Radamateuren jeglicher Couleur wieder, die letzte Trainingskilometer bzw. Streckenkenntnisse tankten und sich natürlich über unsere Gepäcktaschen wunderten. Aber uns fehlten ja auch die Startnummern, wodurch wir erkennbar nicht zur „Familie“ gehörten.

Die Abfahrt vom 2.000 m hohen Sattel war sehr spannend, mit teils hohen zweistelligen Prozenten, und durch das Zusatzgewicht konnten wir mit diversen Radsportlern mithalten (die vor dem Rennen kein Risiko gingen). Unterhalb 1.000 m Höhe wurde die Gegend leider schon wieder sehr bevölkert, und den Freitag-Feierabendverkehr mussten wir bis Innsbruck aushalten können, bei zudem großer Sommerwärme. Eine Übernachtung im Grünen war uns nicht vergönnt – wir konnten nichts Entsprechendes finden. So durften wir uns gleich wieder an unsere heimischen Verhältnisse (in Stuttgart bzw. Hamburg) gewöhnen :-(... bis zum nächsten Mal / alla prossima!

Matthias Pfaff



Von oben nach unten:

Obstanbau im Etschtal

„Unsere liebe Frau im Walde“
bekamen wir nicht zu Gesicht

Bergsee bei Ötz



Radtour auf den Spuren der Reformation

Im Lutherjahr 2017 wurden neben den vielen anderen Aktionen um den großen Reformator auch verschiedene Radpilgerwege auf den Spuren der Reformation publik gemacht. Es sollten noch zwei Jahre vergehen, bis wir einen dieser Radwege für unsere Sommertour 2020 in die nähere Auswahl nahmen. Eine Tour von Augsburg bis Wittenberg mit Worms und Marburg war aus zeitlichen Gründen nicht möglich. Wir entschieden uns für Marburg als Start, einem wichtigen Punkt im Wirken Luthers (Marburger Religionsgespräch, Oktober 1529, in dem es u. a. um den Abendmahlsstreit zwischen Luther und Zwingli ging); Ziel sollte die Lutherstadt Wittenberg sein. In der Tabelle sind die Etappen aufgelistet; in Komoot sind sie unter www.komoot.de/collection/954733/-lutherradweg zu finden.

Wir splitten die Tour in zwei Teile: Die Etappen eins bis fünf finden Sie in dieser, die Etappen sechs bis zehn in der nächsten Ausgabe des Stuttgarter RadRundbriefs.

Mit der Bahn (außerordentlich pünktlich) gelangten wir am 15. Juni nach Wetzlar, wo wir noch ausreichend Zeit hatten, die schöne Altstadt mit dem Dom zu erkunden.



Am nächsten Morgen starteten wir – leider bei Nieselregen, aber angenehmen Temperaturen – auf dem schönen Lahntal-Radweg in Richtung Marburg. Nach einer Kaffeepause besichtigten wir die Altstadt und die Elisabeth-Kirche; das Schloss, in dessen Fürstensaal das Religionsgespräch stattfand, ließen wir aus Zeitgründen aus. Weiter ging es bis Cölbe noch einmal auf dem Lahntal-Radweg. Nachdem wir diesen verlassen hatten, konnten wir feststellen, dass es in Hessen eine Vielzahl von mit R und einer Ziffer gekennzeichneten Radwegen gibt, die nicht nur sehr gut beschildert, sondern auch vorzüglich geführt und gepflegt sind. Ziel der ersten Etappe war Stadallendorf. Unser Quartier lag in einem Teil der Stadt, der wohl in den 1970er-Jahren entstanden ist – viel Beton, insgesamt wenig einladend. Wir hatten Mühe, ein Lokal zu finden. (Erst später stellten wir fest, dass es einen alten Stadtkern gibt, der uns leider entgangen ist.)

Die zweite Etappe führte von Stadallendorf nach Bad Hersfeld. Wir folgten zunächst einem mit Hilfe der ADFC-Wegedatenbank erstellten Track. Dabei wurden wir auf Wege gelotet, die man mit dem Fahrrad, zumal einem beladenen, besser nicht fahren sollte (siehe Foto). Irgendwann trafen wir wieder auf einen der mit R gekennzeichneten Wege. Da in Komoot-Premium die Radwege sichtbar gemacht werden, wurde erkennbar, wo die vorbereitete Route von diesen Radwegen abwich. Wir entschieden uns, auf den gut gekennzeichneten Wegen zu bleiben. Dies brachte zwar einige Kilometer zusätzlich, aber die Wege waren durchweg sehr gut zu fahren; und an einigen Stellen blieben uns vermutlich einige Höhenmeter erspart. So kamen wir zunächst nach Alsfeld. Ab hier ging es auf dem Schwalm-Radweg und einem der weiteren hessischen Fernradwege weiter nach Lauterbach. Ab Niederaula gelangten wir schließlich auf dem Fulda-Radweg nach Bad Hersfeld. In einigen Städten, durch die wir kamen, entdeckten wir Hinweise, dass Martin Luther dort gewesen war, auch wenn diese Städte nicht zu den bekannten Wirkungsstätten des Reformators zählen. Unser Quartier in Bad Hersfeld – die Jugendherberge – hat die Adresse „Lutherstraße 1“).



Von oben nach unten:

Altstadt von Wetzlar

Nicht wirklich gut befahrbarer Weg

Kleine Statue des Reformators neben dem Eingang der Bad Hersfelder Jugendherberge

Am dritten Tag unserer Tour konnten wir sofort auf dem mit D4 gekennzeichneten Deutschland-Radweg „Mittelland-Route“ fahren – gut beschildert und ausgezeichnete Beschaffenheit. In Heimvolkshausen wechselten wir auf den ebenso guten Werra-Radweg, dem wir zunächst bis zu einer Kaffeepause in Bad Salzungen folgten. Inzwischen hatte sich der Himmel aufgehellt; wir sollten bis zum Ende der Tour schönes Wetter haben. Nach der Besichtigung des großartigen Gradierwerks in Bad Salzungen konnten wir noch einige Kilometer auf dem Werra-Radweg weiterfahren, bevor wir entlang einer Bahnstrecke in Richtung Thüringer-Wald nach Schmalkalden kamen. Wir hatten ein sehr schönes Quartier mitten in der Altstadt gebucht.

In Schmalkalden hatten wir einen Pausentag eingeplant. Wir erkundeten die Altstadt mit den zahlreichen schönen Fachwerkhäusern. Und wir besichtigten die über der Stadt gelegene Wilhelmsburg, wo wir neben den alten Räumen eine hervorragend gestaltete Ausstellung über das Entstehen, die Entwicklung und den Untergang des Schmalkaldischen Bundes sehen konnten. Der Schmalkaldische Bund hatte große Bedeutung für die Reformation in Deutschland. Ohne ihn hätte es vermutlich den Augsburger Religionsfrieden (1555) nicht gegeben – die Voraussetzung für die friedliche Koexistenz der beiden großen christlichen Konfessionen in Deutschland.

Nach dem Pausentag stand die anstrengendste Etappe über den Thüringer Wald auf dem Plan. Wir fuhren auf dem Mollenstein-Radweg, einer ehemaligen Bahntrasse, stetig steigend, aber nicht sehr steil, auf die Höhen des Thüringer Waldes – natürlich nicht auf den höchsten Punkt. Da wir so gute Erfahrungen mit gekennzeichneten Radwegen gemacht hatten, war die Idee entstanden, nicht der vorbereiteten Route nach Eisenach zu folgen, sondern, auf der Höhe angekommen, auf den Rennsteig-Radweg zu wechseln. Dies erwies sich als fatale Fehlentscheidung – der Weg ist zwar auf dem Navigationsgerät zu sehen, aber schlecht beschildert und von der Beschaffenheit bestenfalls für Mountainbikes mit Vollfederung geeignet. So waren wir froh, wieder auf eine Straße zu treffen, auf der wir dann nach Eisenach fuhren. Die Wartburg, zweifelsfrei wichtige Station im Leben Martin Luthers, ließen wir aus, da wir dort vor ein paar Jahren schon einmal waren.

Bei schönstem Wetter fuhren wir am nächsten Tag auf dem Radweg „Thüringische Städtekette“ – wieder gelegentlich von der vorbereiteten Route abweichend – zunächst nach Gotha. Wir besichtigten das Schloss Friedenstein und fuhren dann in die Stadt hinunter zur Margarethenkirche, derzeit leider Großbaustelle. Nach einer Kaffeepause ging es weiter auf dem Radweg in Richtung Erfurt, dem Tagesziel. Unterwegs kamen wir in Wechmar am Stammhaus der Musikerfamilie Bach vorbei – Urgroßvater und Großvater des berühmten Johann Sebastian



Oben:

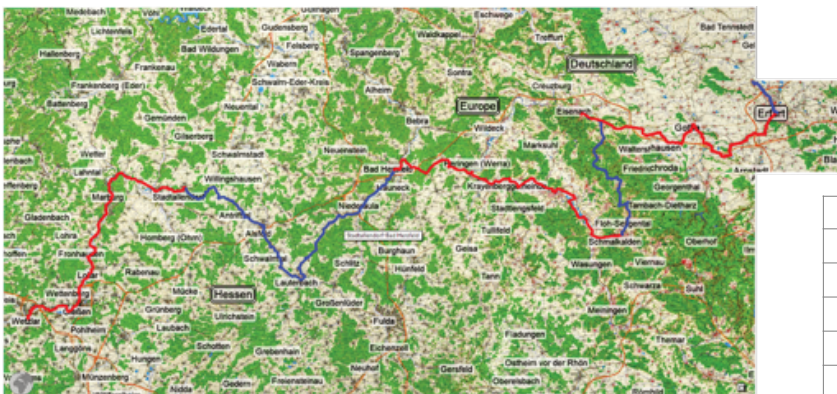
Die Wartburg in Eisenach

Bach waren am Ort ansässige Bäckermeister, wobei der Großvater der erste in der Familie war, der eine Musikausbildung genoss, aber beim Bäckerhandwerk blieb. In Erfurt konnten wir am Abend noch einen ersten Erkundungsgang durch die Stadt mit ihren zahlreichen schönen alten Häusern unternehmen; am Fuß des Domberges gab es Abendessen.

Den in Erfurt vorgesehenen Pausentag nutzten wir für eine Führung durch die, wie wir dabei erfuhren, mit 100 Hektar größte zusammenhängende Altstadt, vorbei an Mariendom, Severikirche und Krämerbrücke. Wir erfuhren darüber hinaus aber auch manch anderes über die Bürgerstadt Erfurt, in der es nie eine Residenz, stattdessen aber die älteste deutsche Universität gab und die im Heiligen Römischen Reich Deutscher Nation nach Köln und Nürnberg die drittgrößte Stadt war. Martin Luther kam 17-jährig nach Erfurt, um nach dem Willen des Vaters Jura zu studieren. Es ranken sich einige Anekdoten um die Gründe, die ihn bewogen, davon Abstand zu nehmen und zur Theologie umzuschwenken. Er trat ins Erfurter Augustinerkloster ein und wurde Mönch, dann Priester, und begann noch in Erfurt mit dem Theologiestudium.

Wie es mit Luther und auf unserer Radtour weiter ging, folgt in Teil II im nächsten RadRundbrief: die Etappen sechs bis zehn von Erfurt über Eisleben und Leipzig bis nach Wittenberg.

Paul-Werner Schreiner



Unten links und rechts:

Darstellung der Gesamttour Etappen 1 bis 5 im Überblick

Datum	Etappe	km
16.6.2020	Wetzlar-Stadtallendorf	83
17.6.2020	Stadtallendorf-Bad Hersfeld	94
18.6.2020	Bad Hersfeld-Schmalkalden	81
20.6.2020	Schmalkalden-Eisenach	49
21.6.2020	Eisenach-Erfurt	81

Wir wünschen uns mehr gegenseitiges Verständnis

Interview mit der Polizeidirektorin Claudia Rohde, der Leiterin der Stuttgarter Verkehrspolizei



Oben:

Polizeidirektorin Claudia Rohde, Leiterin der Stuttgarter Verkehrspolizei

Frau Rohde, was gehört eigentlich zu den Aufgaben der Verkehrspolizei?

Die Verkehrspolizeiinspektion ist der Schutzpolizeidirektion nachgeordnet, parallel zu den Polizeirevieren. Zu unseren Aufgabengebieten gehört u.a. die spezialisierte Verkehrsüberwachung (z. B. die Überwachung des Güter- und Personenverkehrs), die Unfallaufnahme bei Unfällen mit Personenschaden oder komplexen Spurenlagen sowie die Ermittlungen bei Verkehrsunfallfluchten oder manipulierten Verkehrsunfällen. Zugeordnet ist auch die Motorradstaffel der Polizei.

Fahren Sie Fahrrad?

Ich wohne in Bretten und komme in der Regel mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit. Das Fahrrad benutze ich daher hauptsächlich in meiner Freizeit. Im letzten Urlaub habe ich wieder einmal ein Pedelec ausprobiert. Das hat sehr viel Spaß gemacht und ich überlege, mir eins anzuschaffen. Damit könnte ich mir auch mehrtägige Touren oder eine Radreise vorstellen, zum Beispiel in Schweden.

Gibt es bei der Stuttgarter Polizei ein Jobrad-Angebot?

Wir können an der Radeasing Aktion des Landes „JobBike BW“ partizipieren. Ganz aktuell wurde bekannt gegeben, dass diese nun zum 20. Oktober 2020 startet.

Welche Erfahrungen haben Sie mit der Fahrradstaffel der Stuttgarter Polizei gemacht?

Wir haben aus der Bevölkerung sehr positive Rückmeldungen zur Fahrradstaffel, die Präsenz und Kontrollaktionen der Kolleginnen und Kollegen auf dem Rad werden sehr begrüßt. Da die Fahrradstaffel zur Einsatzhundertschaft der Polizei und nicht zur Verkehrspolizei gehört, ist der Einsatz überlagert von zahlreichen weiteren Aufgaben, wie zum Beispiel Bewältigung von Großveranstaltungen, Demos, Fußballspielen etc. Mit der Kra-wallnacht vom 20. Juni hat sich die Einsatzintensität noch erhöht, was die Kapazität für die Fahrradstaffel weiter einschränkt.

Gibt die Fahrradstaffel Rückmeldungen zur Radinfrastruktur in Stuttgart?

Die Routen der Staffel werden mit Blick auf bekannte oder auch erwartete Probleme geplant. Selbstverständlich gibt es Rückmeldungen an die Stadt, wenn Mängel in der Streckenführung für Radfahrer entdeckt werden. Übrigens nicht nur von der

Fahrradstaffel. Es obliegt jedoch der Stadt, welche Konsequenzen sie daraus zieht. Das gehört zum allgemeinen Dialog zwischen der Polizei und der Verkehrsbehörde der Stadt.

Wie sieht die Verkehrsüberwachung im Hinblick auf den Radverkehr aus?

Kontrollen gibt es insbesondere an Unfallschwerpunkten und weiteren Gefahrenstellen. Hinweise aus der Bevölkerung werden dabei berücksichtigt und die Kontrollschwerpunkte entsprechend angepasst. Naturgemäß kommt es dabei hin und wieder zu unterschiedlichen Einschätzungen zwischen der Polizei und den Betroffenen.

Wie sieht dabei die Abgrenzung zur Ordnungsbehörde der Stadt aus?

Das ist klar geregelt: Die städtische Verkehrsüberwachung ist für den ruhenden Verkehr verantwortlich, die Polizei für den fließenden Verkehr. Die Polizei ist jedoch auch dann gefragt, wenn vom ruhenden Verkehr eine akute Gefährdung ausgeht.

Die Straßenverkehrsordnung und der Bußgeldkatalog sind vor Kurzem verschärft worden, doch jetzt rudert der Bundesverkehrsminister zum Teil wieder zurück. Welche Auswirkung hat das?

Die in der StVO getroffenen Festlegungen, wie zum Beispiel der Mindestabstand beim Überholen von Radfahrern, haben weiterhin Gültigkeit. Nur der damit verbundene Bußgeldkatalog bzw. die damit verbundenen Sanktionen sind außer Kraft und es kommen die alten Regelungen zur Anwendung. Die Androhung des Führerscheinentzugs hat jedoch zu einer spürbaren Reduzierung des allgemeinen Geschwindigkeitsniveaus geführt.

Wie geht die Polizei mit der 1,5-Meter-Abstandsregelung in der neuen StVO um?

Hier ist die Beweisführung sicher schwierig. Man muss stärker präventiv tätig werden. Gegenfrage: Wo in Stuttgart sieht der ADFC dabei besondere Probleme?

Überall dort, wo ein sicheres Überholen gar nicht möglich ist. Etwa wenn in der Mitte der Straße Stadtbahngleise verlaufen, wie an der Hauptradroute 1 in Kaltental oder in der Neckarstraße, aber auch an vielen weiteren Stellen.

Wir werden uns diese Bereiche näher anschauen.

Wie stehen Sie zu den neuen Pop-up-Bikelanes auf der Theodor-Heuss-Straße?

Hier wünsche ich mir deutlich mehr Radverkehr und damit verbunden mehr Werbung für diese Radsuren. Im Moment fahren immer noch Radfahrer auf den Gehwegen und der motorisierte Verkehr staut sich zeitweise. Während sich in der Vergangenheit Anwohner über den Lärm der Poser beklagt haben, sind es zurzeit eher Klagen über das Geheue gestresster Autofahrer.

Was wünscht sich die Polizei von uns Radlern und vom ADFC?

Grundsätzlich wünschen wir uns mehr gegenseitiges Verständnis und Rücksichtnahme zwischen den Verkehrsteilnehmern. Ganz konkret können wir uns einen Workshop vorstellen, wie wir gemeinsam den Radverkehr in Stuttgart sicherer machen können. Hierzu werde ich noch auf Sie zukommen.

Gern, wir sind grundsätzlich offen für ein Gespräch. Ein Workshop ist sicher eine gute Idee. Frau Rohde, vielen Dank, dass Sie sich Zeit für uns genommen haben. Wir bedanken uns ganz herzlich für das Gespräch!

*Die Fragen stellten Cornelius Gruner,
Tobias Willerding und Christoph Hoyer*

Das Fahrradbüro des ADFC Stuttgart

Anschrift: Umweltzentrum
Rotebühlstraße 86/1,
70178 Stuttgart

Telefon: 0711 636 86 37, 0152
07 26 90 31

Öffnungszeiten und Schließung

Mittwoch 17 bis 19.30 Uhr
Ferien 16.12.2020–7.1.2021

FÖRDERMITGLIEDER

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

bike-bar	Gomaringer Str. 23	Stuttgart-Degerloch	0711 76 22 95
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
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
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, Tobias Willerding u. a.

Verantwortlicher Redakteur

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

Layout Simona von Werder

Redaktionsschluss für den Frühjahrsrundbrief
10. Januar 2021

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 + Find, Stuttgart

Auflage 2500 Stück

Radverkehrszuwachs aus Handwerkersicht

Eine echte Verkehrswende?

Heinz Blaschke, der Steinmetz mit Lastenrad, hat sich gefragt, warum das hiesige Handwerk einfach nicht vom Auto wegkommt – bzw. weg will. Hier seine Antworten.

Die Zunahme des Radverkehrs ist bei Privatpersonen sichtbar, vor allem bei Pendlern und Ruheständlern. Jedoch führt diese Zunahme noch nicht zur Verbesserung des Verkehrsflusses im Raum Stuttgart, hier des gewerblichen Güterverkehrs. Wo liegen die Ursachen? Wie verhält sich die Wirtschaft? Was ist zu tun?

Das Rad mit seinen technischen Fortschritten (Pedelec) hat immer noch nicht alle Bevölkerungsschichten erreicht. Der Umstieg wird von vielen Bürgern und Firmen immer noch abgelehnt – aus soziokulturellen, verkehrstechnischen, rechtlichen und wirtschaftlichen Gründen. Die Sozialisierung der Menschen ist heute nicht mehr automatisch mit dem Radfahren verbunden. Früher war das Radfahren für Kinder und Jugendliche wie das Schwimmen obligatorisch. Heute müssen wir die Verkehrserziehung verbessern, damit eine neue Affinität zum Rad entsteht. In Autohäusern werden Bobbycars der jeweiligen Automarke für die Kleinsten angeboten. Das Fahrrad gilt als Mittel zum Zweck, das Auto als Ausdruck von Persönlichkeit und Wohlstand, einem Image dank intensiver Werbung.

Im Bereich der Verkehrsinfrastruktur wird viel beschlossen, jedoch braucht man viel zu lange für die Umsetzung. Die Trennung von Kfz- und Radverkehr mit geschützten Radwegen ist erforderlich, um den gewerblichen Radverkehr schnell zu erhöhen. Ein Zusammenspiel von ÖPNV und gewerblicher Lastenradnutzung findet nicht statt. An der Zahnradbahn warte ich immer noch auf entsprechende Wagen. Das Transportieren von Waren und Gütern mit dem Lastenrad erfordert Platz und Übung. Dies gelingt nur mit breiten Radwegen.

Die Umstellung des Transportwesens scheitert oft auch an rechtlichen Hürden. In der Vergangenheit wurden Arbeitsverträge mit Firmenfahrzeug vereinbart. Der Schwenk zum Firmenrad ist da schwierig. Der Mitarbeiter sollte überzeugt werden, das Rad betrieblich zu nutzen. Viele Mitarbeiter sind zum Umstieg nicht bereit, falls keine Nähe zum Rad besteht. Als Gründe werden angeführt: Wetter, körperliche Verfassung, Unsicherheit, schlechte Infrastruktur, Imageverlust. Die Handwerks-



Oben:

Steinmetzmeister Blaschke setzt voll aufs Lastenrad. Foto: Hellwig Fotostudio

kammer versucht, mit ihrer Mobilitätsberatung für den Umstieg zu werben – da wird das Lastenrad immer angesprochen.

Wirtschaftliche Gründe sind in einer konsum- und wachstumsorientierten Volkswirtschaft nicht wegzudenken. Die Wertschöpfung des Autos gegenüber dem Rad ist immens, die Steuervergünstigungen durch den Staat sind entsprechend enorm. Die Angst der Menschen vor Arbeitsplatz-, Wohlstands-, und Mobilitätsverlust ist groß. Das Rad ist für viele Menschen auch dafür die Projektionsfläche. Ich erlebe im täglichen Radverkehr verbale Attacks, Frotzeleien und rücksichtslose Autofahrer. Mitarbeiter wollen im Straßenverkehr nicht als Kanonenfutter verheizt werden.

Was kann man tun? Die Verbraucher sollten bei jeder Gelegenheit nachfragen, ob es andere Möglichkeiten als mit dem Kfz gibt, Waren und Dienstleistungen zu erbringen. Der Nahkauf stärkt die Verkehrswende. Es gilt, in den Betrieben ein Vorbild zu sein und so manchen Tag das Auto bewusst stehen zu lassen und das Rad oder den ÖPNV zu nehmen.

Als Handwerksmeister konnte ich schon bei vielen Kunden Erstaunen, Einsicht, Respekt und auch das Versprechen erreichen, auch selbst künftig mehr das Rad zu benutzen. Leider wurden Initiativen wie Paketzustellung durch Metropol-Velocarrier oder die Buchzustellung per Rad bei Thalia/Wittwer eingestellt. Auch die Polizei sieht man kaum mit den Diensträdern.

Es gilt deshalb, als Handwerksbetrieb nicht nachzulassen, die optische Präsenz des Lastenrades zu leben. Dennoch bekomme ich zu hören: Das Lastenrad ist eine tolle Sache, für uns ist das jedoch nichts. Es gibt also noch viele dicke Bretter zu bohren, trotz aller Euphorie über Pendler und Freizeitradler.

Heinz Blaschke, Steinmetz, Steintechniker

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

Fahrradfahrer übersehen

Eigentlich sind wir Fahrradfahrende gewohnt, dass Unfallberichte der Polizei meist aus der Sicht von Autofahrenden dargestellt werden. Da wird aus dem Delikt „hat dem Radfahrer die Vorfahrt genommen“ schnell mal ein verharmlosendes „hat den Radfahrer übersehen“, was suggeriert: „kann ja mal passieren ...“.

Folgender Pressebericht eines tragischen Unfalles am 19. Juni ist jedoch in seiner verniedlichenden Formulierung nicht mehr zu toppen:

Ein Schwerverletzter und etwa 8.000 Euro Sachschaden sind die Folgen eines Verkehrsunfalls, der sich am Freitagabend (19. 6. 2020) in Stuttgart-Süd ereignet hat. Ein 43-jähriger Radfahrer befuhr gegen 23.25 Uhr die Neue Weinsteige aufwärts in Fahrtrichtung Zellerstraße, als er von einem dunklen VW Tiguan überholt und touchiert wurde. Hierdurch wurde der Radfahrer abgewiesen und prallte gegen insgesamt drei geparkte Fahrzeuge. Der Unfallverursacher fuhr in unbekannte Richtung davon, ohne sich um den Verletzten zu kümmern. Der Radfahrer, der keinen Helm trug, wurde durch den Rettungsdienst in ein Stuttgarter Krankenhaus verbracht. Zeugen werden gebeten, sich mit den Beamtinnen und Beamten der Verkehrspolizei unter der Rufnummer +4971189904100 in Verbindung zu setzen.

Diese Pressemeldung von dem Verkehrsunfall hat viele Radfahrer*innen sehr irritiert und bundesweit in den sozialen Medien große Wellen geschlagen. Auch wir vom ADFC Stuttgart haben mit Entsetzen die Pressemitteilung der Polizei zur Kenntnis genommen.



Hier von „touchieren“ (Synonym lt. Duden: „berühren“) und „abweisen“ zu reden, ist ungeheuerlich und – mit Blick auf die schlimmen Unfallfolgen – auch unmenschlich.

Der ADFC Stuttgart erwartet neutrale, sachlich korrekte Schilderungen. Die Formulierung „wurde vom Autofahrer angefahren“ wäre hier mindestens angebracht gewesen – eher sogar „wurde vom Autofahrer gerammt“. Am besten noch ergänzt durch den Hinweis, dass der vorgeschriebene Sicherheitsabstand von 1,5 Metern eklatant unterschritten worden war.

Ob der Radfahrer einen Helm trug oder nicht (im Gegensatz zur Gurtpflicht gibt es keine Helmpflicht!), hat nichts mit dem Unfallhergang zu tun und gehört nach unserer Auffassung nicht zu einer objektiven Polizeiberichterstattung. Denn was soll das den Empfänger*innen mitteilen – will man etwa eine Mitschuld des Radfahrers an den Unfallfolgen suggerieren?

Es mag etwas anders aussehen, wenn im gleichen Bericht von „schweren Kopfverletzungen“ die Rede ist.

Wenn die Polizei sich ernsthaft Gedanken um das Wohlergehen von uns Radler*innen macht, dann erwarten wir eine offensive Kampagne zur 1,5-Meter-Abstandsregel. Das würde die Sicherheit aller Radfahrenden deutlich erhöhen – mit oder ohne Helm.

Wir haben die Pressestelle der Polizei um eine Stellungnahme gebeten – leider erfolglos. Wir wissen aber aus zuverlässiger Quelle, dass die in der Pressemitteilung gewählte Formulierung polizeiintern kritisch hinterfragt wurde. Am generellen Helmhinweis will die Polizei jedoch festhalten.

Cornelius Gruner

TERMINE

Alle genannten Termine sind unter Vorbehalt gültig und abhängig von der aktuellen Corona-Verordnung. Aktuelle Infos gibt es unter www.adfc-bw.de/stuttgart.

Samstag, 10. Oktober

Im Rahmen des Stuttgarter Fahrradaktionstages werden folgende Touren angeboten.

- 11 Uhr Schloßplatz, Kunstgebäude: auf zwei verschiedenen Wegen nach Waiblingen, Rückfahrt wird vor Ort vereinbart.
- 14 Uhr Börsenplatz (Start und Ziel): ADFC-Kreisfahrt, kleiner Ersatz für die ADFC-Sternfahrt
- 18 Uhr Schloßplatz, Kunstgebäude: Saturday Bike Fever, Stuttgart bei Nacht

Oktober bis Februar 2021

- Sa 24. 10. Lichter der Großstadt
- Mi 18. 11. ADFC-Infoabend
- Mi 25. 11. Bilderabend
- So 3. 1. Fröhliches Eisbein (3)
- Mi 24. 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 HGV seit 1891

FAHRRADINFRASTRUKTUR IN HEIMISCHEM NATURSTEIN

für Privat und Gewerbe,
individuell gestaltet

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

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

**Formwilde
Granitplatten,
verschiedene
Größen**

Mitglied der Innung
des Deutschen
Steinmetz- und Stein-
bildhauer-Handwerks

**NATUR
STEIN**
Hergestellt in Deutschland,
daher ohne Kinderarbeit

naturwerkstein

Fahrradfreundlicher
Betrieb mit sicheren
Stellplätzen

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

#choose



se



**Verkauf.
Verleih. Service.**



Stromrad GmbH & Co. KG
Chrysstraße 40
20192 Hamburg

Telefon 02251 700070
E-Mail info@stromrad.de
www.stromrad.de