

Hat die Polizei immer Recht?

Kettenblattleser erinnern sich: Anfang Mai hatten Radler der Naturfreunde Radgruppe in der Hofener Straße das Erlebnis der besonderen Art. Sie wurden, rechtswidrig, von einem Mitarbeiter der städtischen Polizei von der Straße auf den nicht benutzungspflichtigen Gehweg gezwungen. Mal abgesehen von seinem selbstherrlichen Auftreten, behauptete er, dass es eine Anweisung gebe, dass die Radfahrer nicht die Straße, sondern den Gehweg benutzen müssten. Auf den Hinweis, dass er nicht auf dem aktuellen Stand sei, drohte er sogar mit einer Klage wegen Beamtenbeleidigung.

Da es sich um einen Mitarbeiter der städtischen Polizeibehörde handelte, wandte sich die Radgruppe an den zuständigen Bürgermeister (BM) Dr. Schairer. Die Reaktion: Schweigen! Darauf verbreitete die Radgruppe den Sachverhalt in einem Kettenblatt-Extra anlässlich der Fahrradtage.

Nun reagierte Bürgermeister Dr. Schairer mit folgender Behauptung:

„fiel einer Streife des Städtischen Vollzugsdiensts in der Hofener Straße in Fahrtrichtung Bad Cannstatt auf, dass die Kraftfahrzeugführer dort ungewöhnlich Brems- und Ausweichmanöver vornahmen. Als Grund konnten zwei Radfahrer ausgemacht werden, die in Fahrtrichtung Hofen unterwegs waren, die immer wieder vom rechten Fahrbahnrand in Richtung Straßenmitte schwenkten und so die Kraftfahrzeugführer zu entsprechenden Brems- oder Ausweichmanöver zwangen. ... Zum Schutz und aus Gründen der Gefahrenabwehr für die beteiligten Radfahrer und Kraftfahrzeugführer wurde gegen das Verschwenken der Fahrräder vom rechten Fahrbahnrand zur Straßenmitte hin eingeschritten. Der städtische Mitarbeiter hielt die beiden Radfahrer an einer Grundstückszufahrt an und versuchte erneut, sie auf ihr Fehlverhalten aufmerksam zu machen.“

Dies ist, höflich ausgedrückt, eine bodenlose Unverschämtheit! Zu keiner Sekunde war auch nur ein Wort vom „Verschwenken der Fahrräder ...“ die Rede. Die ganze Zeit hielt der Mitarbeiter lautstarke Monologe über die Anweisung der Gehwegbenutzungspflicht für Radfahrer.

Für die Radgruppe war diese Stellungnahme des BM Dr. Schairer ein Schock, zumal der Hergang von mehre-



Foto: Jürgen Schwabenland

ren Radlern bezeugt werden kann. Da wir es nicht für arg sinnvoll hielten, dies so zu veröffentlichen, wandten wir uns nochmals an BM Dr. Schairer um eine Klärung: „Diese Beantwortung wirft nicht gerade ein gutes Licht auf die Realisierung der Grundsätze zur Förderung des Fahrradverkehrs in Stuttgart. Es ist auch nicht dazu angetan, ein vertrauensvolles Verhältnis der Radfahrer zu ‚der Polizei‘ zu schaffen.“

Wir boten auch ein klärendes Gespräch an. Das Ergebnis war, BM Dr. Schairer hielt es nicht für nötig, zu seiner aufgestellten Behauptungen (Verschwenkungen) zu stehen, sondern überließ es einer Mitarbeiterin des Ordnungsamtes, die von ihm eingebrockte Suppe auszulöffeln. Dabei wäre alles so einfach gewesen, wenn BM Dr. Schairer statt der falschen Behauptungen erklärt hätte, da war unser Mitarbeiter leider auf dem falschen Dampfer. Damit wäre die ganze Sache schnell zu erledigen gewesen.

So aber bleibt ein fader Geschmack übrig, wie fahrradfreundlich im Rathaus gedacht wird, wenn ein BM derart reagiert. Noch peinlicher wird es, wenn der Bürgermeister für Recht, Sicherheit und Ordnung der Landeshauptstadt Stuttgart das Fehlverhalten eines Mitarbeiters auf diese Art und Weise in Schutz nimmt. Und dies vom ehemaligen Polizeipräsidenten der Landeshauptstadt Stuttgart. Damit bestärkt er Vorurteile gegenüber allen (!) Polizisten: Die Polizei hat immer Recht.

■ Peter Pipiorke

Sicherheit der Radfahrer in der Hofener Straße

In Zusammenhang mit dem Briefwechsel zu der eigenwilligen Aktion des Mitarbeiters der Städtischen Polizei hatten wir darauf hingewiesen, dass statt solcher dubioser Aktionen eine Verbesserung der Sicherheit für Radfahrer von Nöten wäre. Die diesbezüglichen Antworten möchten wir unseren Lesern nicht vorenthalten:

Amt für öffentliche Ordnung:

Sperrung für den Kraftfahrzeugverkehr an Sonn- und Feiertagen:

„Die Überwachung dieses Verbots übernimmt ebenfalls der Städtische Vollzugsdienst im Rahmen seiner personellen Möglichkeiten.“

Nach unseren Erfahrungen ist nur zu hoffen, dass die Mitarbeiter besser informiert sind als der zuvor erwähnte. Bedenklich stimmt der Zusatz „im Rahmen seiner personellen Möglichkeiten“. Was sich eigentlich unverdächtig anhört, entpuppt sich als Notausgang für eine weitgehende Untätigkeit. Schon bei unseren Beschwerden bezüglich des Zuparkens des Radweges in der Theodor Heuss Straße bekamen wir zu hören: Mehr Kontrollen sind nicht drin!

Amt für öffentliche Ordnung:

„Zum Schutz der Radfahrer in der Hofener Straße hat die Stadtverwaltung neben der Sonntagssperrung im Sommer, Tempo 30 angeordnet und die Wahlfreiheit für Radfahrer, den Gehweg oder die Fahrbahn zu nutzen, hergestellt.“



Foto: Michael Weiß

Die Anordnung von Tempo 30 als Schutz der Radfahrer zu verkaufen ist ja schon ein bisschen peinlich. Tempo 30 gilt nur während der Sperrung, wo also dort sowieso keine Kraftfahrzeuge fahren dürfen, von wenigen Ausnahmen (Weingärtner, etc.) abgesehen. Oder glaubt selbst das Ordnungsamt nicht an die Wirksamkeit der Sperrung und die Überwachung durch den städtischen Vollzugsdienst?

Bei der angeblichen Herstellung der Wahlfreiheit für Radfahrer wurde vergessen, dass diese bereits schon seit Jahren gilt. Allerdings hat diese Wahlfreiheit einen dicken Pferdefuß in Form der vorgeschriebenen Schrittgeschwindigkeit für die Radfahrer auf dem Gehweg. Kommt es nämlich zum Unfall auf dem „Gehweg/Radfahrer frei“ kann die „gegnerische Versicherung“ den

Radfahrer, der nicht Schrittgeschwindigkeit gefahren ist, zur Kasse bitten! Wer aber dort Schrittgeschwindigkeit fährt, wird selbst zum Hindernis für andere Radler.

Amt für öffentliche Ordnung:

„Zudem werden regelmäßig Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt, in 2016 bisher fünf Mal. Mit einer Überschreitungsquote von 7 % sind die Ergebnisse unauffällig.“

Die überschrittene Geschwindigkeit ist die eine Seite. Die andere Seite der Medaille sind, aufgrund der Straßenbreite, dicht vorbeifahrende Autos, die den vorgeschriebenen Seitenabstand zu den Radfahrern ignorieren. An der Spitze dieses Eisberges stehen Autofahrer, die versuchen Radfahrer auszubremsen, weil sie meinen, nur sie dürfen gerade die Hofener Straße benutzen. Zu diesem Thema haben wir zahlreiche bestätigende Berichte erhalten.



Foto: Michael Weiß

„Beispiel für gelungene Fahrradfreundlichkeit.“ Na Danke, der walzt alles platt. In Richtung Cannstatt sind LKW über 5,5t verboten, Richtung Hofen LKW ganz verboten, stört den nicht, der fährt trotzdem.

Amt für öffentliche Ordnung:

„Aus meiner Sicht ist die Hofener Straße damit durchaus ein Beispiel für gelungene Fahrradfreundlichkeit.“

Jetzt verwundert nichts mehr! Wenn Radfahrer gegen Fußgänger auf dem Gehweg ausgespielt werden, wenn sich Radfahrer aufgrund des Autoverkehrs nicht auf die Straße getrauen und wenn die städtische Polizei Radfahrer von der Straße mobbt, dann ist dies durchaus ein Beispiel für gelungene Fahrradfreundlichkeit! Dann brauchen wir uns nicht wundern, dass es mit Fahrradfreundlichkeit in Stuttgart noch nicht allzu weit her ist und wir müssen uns noch auf einen langen Kampf für das Recht auf sicheres Radfahren einstellen.

- Radfahrer gehören nicht auf den Gehweg!
- Radfahrer gehören auf die Straße, wo sie ein Recht auf Sicherheit haben.
- Für die Hofener Straße bedeutet dies Tempo 30 rund um die Uhr und nicht nur an Sonn- und Feiertagen, wenn sie gesperrt ist!

■ Peter Pipiorke

„Radweg“ vor dem Hauptbahnhof



2007, im Nachhinein fast paradisische Zustände: Nach einer Bitte kommt die Radlerin vielleicht weiter.

Am 17.05.2007 wandte sich die Radgruppe an den Gemeinderat bzw. an den Bürgermeister, Herrn Dr. Martin Schairer, wegen der unhaltbaren Zustände für die Radfahrer vor dem Stuttgarter Hauptbahnhof, einer wichtigen Radwegeverbindung vom Westen über die Mitte in den Schlossgarten.

Damals forderten/beanstandeten wir:

1. Fehlende durchgehende Markierung auf dem Straßenbelag in Richtung Schlossgarten, damit auf der gesamten Länge deutlich gemacht wird, dass Radfahrer entgegenkommen können.
2. Markierung eines roten Radweges im Bereich der Einfahrt zum Taxistand/Parkplatz, damit einfahrende – insbesondere ortsfremde – Fahrzeuge auf den „Radweg“ hingewiesen werden.
3. Bauliche (!) Sicherstellung, dass die Auffahrt auf den Bürgersteig vor dem Haupteingang nicht ständig zugeparkt wird. In diesem Bereich parken ständig wechseln-

Fahrradförderung der besonderen Art:

Möhringer Fahrrad-Service-Station

Auf der Internetseite der Stadt Stuttgart können wir folgende Zeilen lesen:

Fahrrad-Service-Stationen

An den Bahnhöfen in Möhringen, Vaihingen, Bad Cannstatt und Feuerbach bieten die Mitarbeiter der Fahrrad-Service-Stationen ihre Dienste an. Hier können Fahrräder sicher und überdacht geparkt werden. Während der Parkzeit montags bis freitags von 7 bis 20 Uhr kann man sein Fahrrad auch putzen und warten lassen. Die Fahrrad-Service-Stationen haben außerdem Leihfahrräder im Angebot. Die gespendeten und auf Vordermann gebrachten Drahtesel können für drei bis fünf Euro am Tag gemietet werden.

Die Fahrrad-Service-Stationen sind montags bis freitags von 7 bis 20 Uhr geöffnet. Die Preise für einen „Fahrrad-Parkplatz“ betragen:

- 0,50 Euro pro Tag • 2 Euro pro Woche • 5 Euro pro Monat
- 50 Euro pro Jahr

Betrieben werden die Fahrrad-Service-Stationen vom Sozial-



Fotos: Peter Pipiorke

Heute, die Stadtverwaltung hat sich bemüht! Es wurde das Fußwegschild/Radfahrer frei umgesetzt und mit einem Halteverbotschild ergänzt. Ein durchschlagender Erfolg!

de Fahrzeuge, die kurz, jemanden ein- oder aussteigen lassen, was den Effekt hat, dass dieser Bereich grundsätzlich zugeparkt ist.

Das Ergebnis war recht mager. Das Schild wurde versetzt und ein Halteverbot verhängt. Doch was nutzt das beste Halteverbot, wenn nicht regelmäßig kontrolliert wird. Wir hören schon die Antwort: Mehr Kontrollen sind nicht drin. Hinzu kam noch ein Fahrradsymbol auf dem Asphalt. Das Ergebnis zeigt das rechte Bild – kein Durchkommen! Eine Erfolgskontrolle von Maßnahmen ist offenbar aus welchem Grunde auch immer nicht erfolgt.

Nachfolgend wandten wir uns an den damals neuen OB, Herrn Kuhn, wohlwissend und sagend, dass er als neuer OB nicht als „Verursacher“ in Frage kommt. Doch das Ergebnis ist gleich Null, noch nicht einmal eine Antwort. Fahrradfreundlich sieht anders aus!

■ Peter Pipiorke

unternehmen „Neue Arbeit“. Das Beschäftigungsprojekt hilft jungen arbeitslosen Menschen auf dem Weg in eine Anstellung auf dem ersten Arbeitsmarkt. Wer sein Rad in einer Fahrrad-Service-Station parkt, tut also nicht nur seinem Velo etwas Gutes, sondern hilft gleichzeitig bei der Integration von jungen Arbeitslosen.

Dieser Darstellung kann nur noch hinzugefügt werden, dass solche Fahrradstationen eine von allen begrüßte Verknüpfung von Rad und ÖPNV darstellt, die den Rädern einer vor Vandalen sichere Unterbringung der mitunter recht teuren Räder bietet.

Soweit die Theorie, die Praxis erhält zumindest in Stuttgart Möhringen dicke Risse! Hier ist die Fahrradstation zur Miete bei der SSB. Die SSB, eine 100%ige Firma der Stadt Stuttgart, mit OB Fritz Kuhn als Aufsichtsratsvorsitzenden und mit Vertretern des Gemeinderates im Aufsichtsrat. Diese SSB hat das Grundstück, auf dem

sich die Fahrradstation befindet, an einen Investor verkauft, ohne sich um den Verbleib der Fahrradstation zu kümmern. Noch nicht einmal eine Auflage für eine Fahrradstation im Neubau wurde für notwendig gehalten. Dies bedeutet, dass nach heutigem Stand zum Ende des Jahres die Station schließt und die Neue Arbeit schauen kann, ob sie bahnhofsnahe eine neue Bleibe fin-

det. Die Parteien des Gemeinderates (samt ihren Vertretern im SSB-Aufsichtsrat) lassen schnell noch ein paar Krokodilstränen, in Form einer Solidaritätsbekundung, fließen. Mit Ausnahme von AfD und CDU, denen dies mindestens offenbar egal ist. Sicherlich wäre dies anders wenn es sich um ein Autoparkhaus handeln würde, aber wegen einer Fahrradstation? ■ Peter Pipiorke

Fahrradmitnahme nach Gutsherrenart

Eigentlich ist dieser Fahrplanausschnitt aus dem Pforzheimer Bahnhof selbsterklärend. In dem IRE 4913 um 18:26 Uhr ist eine Fahrradmitnahme möglich. Seit unserer Radtour nach Pforzheim wissen wir aber: das Fahrradsymbol ist ein Muster ohne Wert. Als der Zug nämlich einfuhr, sprangen zwei Zugbegleiter aus dem Zug und verkündeten lautstark, dass keine Fahrradmitnahme

✕ außer Sa	🕒 85001	📍 Bad Wildbad Kurpark 18:52	
18:23	RB 22237	Bad Liebenzell 18:44 - Calw 18:54 - Hochdorf 19:25 - Horb 19:37	103
✕ außer Sa	🕒		
18:26	IRE 4913	Mühlacker 18:33 🕒 Stuttgart Hbf 18:58 *nicht 1. bis 4. Sep, 24., 25. Sep	3
✕ außer Sa	🕒		
18:34	IC 2064	Karlsruhe Hbf 18:53 🕒	5
nicht 1. bis	🕒		

möglich sei, da der Radwagen fehle. Über eine halbe Stunde war zuvor verkündet worden, dass der Zug Verspätung habe, aber eine Information zum fehlenden Radwagen wurde nicht für notwendig gehalten. In Pforzheim aussteigende Fahrgäste erzählten uns kopfschüttelnd, dass die Bahn in Karlsruhe den Zug von Radfahrern räumen ließ und deshalb der Zug verspätet war.

Die Radgruppe schrieb eine Presseerklärung und wandte sich an die DB Regio. Der Pressesprecher der Bahn hat sofort einen Schuldigen benennen können: „Letztlich sei das schöne Wetter Schuld gewesen ... Das habe auch zum Polizeieinsatz geführt: Durch den massiven Andrang an Radlern in Karlsruhe habe die Polizei für Ordnung sorgen müssen.“ Und weiter: „Natürlich habe man die Wetterprognose im Blick gehabt und sei davon ausgegangen, dass viele Menschen Ausflüge unternehmen. Dennoch sei es kurzfristig nicht einfach, einen Zug um einen Wagen zu verlängern.“ Höflich ausgedrückt, ist die Scheinheiligkeit mit einer Lüge gepaart. Es ging nicht um die Verlängerung des Zuges, sondern darum, dass die Bahn ihn um den Radwagen verkürzt hatte, weil er defekt war und die Bahn nicht in der Lage war, einen Ersatz zu beschaffen. Letztlich ist das auch ein Ergebnis der Sparpolitik der Bahn und ein Zeichen dafür, dass die Bahn offenbar nicht in der Lage ist, ihre laut Fahrplan selbstgestellten Verpflichtungen zu erfüllen.

Nicht viel besser fällt die schriftliche Antwort der DB Regio aus: „Reisende mit Rädern sind in den Zügen der DB Regio AG natürlich immer willkommen. Die Fahrräder können dann im Rahmen der vorhandenen Stellplatzkapazitäten mitgeführt werden, sogar in den Einstiegsbereichen der Züge, solange niemand beim Ein- und Ausstieg behindert wird.“ Falsch, obwohl in den Einstiegsbereichen Platz war, wurden grundsätzlich keine Fahrräder mitgenommen! Sehr schal stößt bei uns der abschließende Wunsch der Bahn auf: „als langjährigen Kunden der DB wünsche ich

Ihnen künftig mit Ihrer Radgruppe viele gelungene Radausflüge und ein angenehmes Reisen in unseren Zügen.“ Ja, als langjährige Kunden wissen wir seit Jahrzehnten, dass am Wochenende die Strecke Stuttgart-Karlsruhe-Stuttgart ein Problem darstellt. Die Rheinebene und die Pfalz sind lohnende Ziele für Radler und Wanderer. Im Gegensatz zur Bahn wissen wir, dass es schief geht, wenn, nicht nur an schönen Wochenenden, kein(!) Radwagen mitläuft. Vielleicht könnte sich die Bahn auch einmal den Slogan für einen guten Kundendienst zu eigen machen: Der Kunde will nicht wissen warum es nicht geht, sondern er will wissen dass es geht! Wobei wir natürlich keine Wunder erwarten, aber vielleicht wäre ein Extra-Radwagen, wie auf der Strecke Stuttgart-Bodensee, an Wochenenden auch auf dieser Strecke hilfreich.

Aber solange die Radler einerseits scheinheilig willkommen geheißen werden und auf der anderen Seite mit Falschinformationen, abgehängten Radwagen, Kasernenhofton und Polizei gearbeitet wird, schwindet der Glaube an die DB und wächst immer mehr die Hoffnung auf andere Anbieter.

Wie es auch anders gehen kann erfuhr die Radgruppe anlässlich Ihrer Wochen-Radtour an den Neusiedler See und nach Wien. Auf eine Mail-Anfrage über die Radmitnahmemöglichkeiten von 14 Rädern am Neusiedler See, erhielten wir nach zwei Stunden (!) folgende Antwort:

„Grundsätzlich können Sie jeden Zug zwischen Pamhagen und Neusiedl am See nutzen. Eine Fahrradmitnahme ist bei jedem Zug erlaubt, eine Reservierung ist vorher nicht nötig. Sollten Sie aber bereits vorher wissen, welchen Zug Sie nehmen, können Sie mich informieren und ich werde unser Zugpersonal darauf hinweisen, dass eine Fahrradgruppe einsteigen wird.“

Teilnehmer unserer Radgruppe erhielten, als Wertschätzung der Radkunden durch die ÖBB, sogar eine Sonnenbrille spendiert. Bei der Bundesbahn würden wir uns schon darüber freuen, wenn wir nur mitgenommen werden würden. Aber vielleicht liegt es daran, dass die ÖBB im Gegensatz zur DB sogar Nachtzüge kann!

■ Peter Pipiorke



Fotos: Peter Pipiorke

Tübinger(rad)straße – die unendliche Geschichte

„Was lange währt wird endlich gut!“ Wenn dieses Sprichwort auf etwas zutrifft, dann sicherlich auf die Tübinger Straße. Am 29. Juli 2016 wurde die Tübinger Straße zwischen Marienplatz und Paulinenstraße offiziell als Fahrradstraße eingeweiht. Nach der Eberhard-

straße (Eröffnung 2010) ist die Tübinger Straße die zweite Fahrradstraße in Stuttgart.

Wir wollen in einer kleinen Bilderserie an die Vorgeschichte erinnern:



2005: Im Rahmen der wgv-Baustelle wird die Tübinger Straße stadtauswärts komplett gesperrt. Für Autofahrer gab es eine Umleitung, nicht so für die Radler. Nach Protesten wurde das Schild „Durchfahrt verboten“ durch einen Zusatz „Radfahrer frei“ ergänzt.



Graphik: Stadt Stuttgart

2011: Die Tübinger Straße zwischen Paulinenbrücke und Eberhardstraße soll in eine Shared-Space-Zone umgewandelt werden. Shared-Space-Zone heißt: alle Verkehrsteilnehmer sind gleichberechtigt.



Fotos: Peter Piporke

2012: Umbau zur Shared-Space-Zone.



2012: Die Tübinger Straße wird von Autofahrern als willkommene (verbotene) Parkmöglichkeit genutzt.



Graphik: GERBER - Tübinger-Strasse-Cover

September 2014: Das Gerber wird eröffnet. Das Verkehrsproblem bleibt weiter ungelöst. Es gibt nur Pläne. Einbahnstraßen sollen Schleichverkehr verhindern. Die Tübinger Straße soll auch Fahrradstraße werden.



Oktober 2014: Die Straßenverkehrsbehörde: „Nicht alle Mitarbeiter der Stadt hatten diese Großbaustelle auf dem Schirm“. Daher verzögert sich die Lösung des Verkehrsproblems weiter.



Foto: Peter Pipiorke

2015: Statt einer Lösung des Verkehrsproblems bekamen die Radler ein Stopp-Schild verpasst, was zu massiven Protesten führte. Nicht wenige Autofahrer, auch die Polizei, hatten zuvor den Radweg zur Durchfahrt benutzt.

10. Juni 2015: Von 7–19 Uhr führte die Stadt eine Verkehrszählung durch. Das Ergebnis war für viele überraschend: 2200 Radfahrer und 1930 Autos, also mehr Radfahrer als Autos. Die Folge der Zählung, das Stopp-Schild für die Radler kam wieder weg, statt dessen bekamen es die Autofahrer verpasst. Das Ergebnis der Zählung dürfte auch die Einrichtung der Fahrradstraße beflügelt haben, die dann am 29. Juli



Foto: Michael Weiß

2016: Das Stoppschild für Radfahrer ist weg, jetzt haben es die Autofahrer, um den Radlern die Vorfahrt zu ermöglichen. Die provisorische Absperrung (s. Bild links) wird zur festen Verkehrsinsel ausgebaut.

2016 offiziell eröffnet wurde. Nachdem die Tübinger Straße 2005 als Problem für Fahrradfahrer durch die Presse ging verging über ein Jahrzehnt, bis eine vernünftige Lösung gefunden wurde. Die Fahrradstraße erfreut natürlich Stuttgarts Radfahrer und wir hoffen zugleich, dass zukünftig Problemlösungen schneller gefunden werden können.

■ Peter Pipiorke



Foto: Michael Weiß

Nachtrag:

Zustände wie im wilden Westen

So titelten die Stuttgarter Nachrichten zu den Verhältnissen in der Tübinger nach der Einrichtung der Fahrradstraße. Gemeint waren nicht etwa die allseits beliebten Kampfradler, sondern (Krampf)-Autofahrer. Einfahrtverbotsschilder werden einfach ignoriert, laut Polizei locker zehn pro halbe Stunde. Parallel wird in sozialen Netzwerken über die Fahrradstraße polemisiert. Dazu sei nachgefragt: Zählt es zu den Grundrechten, die Umwelt und damit die dort lebenden Menschen durch Lärm und Abgase zu schädigen? Ist es unangemessen, die Schädigungen um einen Bruchteil zu reduzieren, indem ein Stückchen Fahrradstraße eingeführt wird?

Rechtslage Fahrradstraße

Fahrradstraßen können eingerichtet werden, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist.

Fahrradstraßen

- Radfahrer sind bevorzugt
- Radfahrer dürfen nebeneinander fahren
- Autos dürfen nur fahren, wenn dies auf Zusatzschildern ausdrücklich erlaubt wird
- Der Kfz-Verkehr muss sich unterordnen
- Tempo 30 gilt als Höchstgeschwindigkeit
- Ggf. müssen Autos ihr Tempo verringern



Fahrradstraße

Anfang



Fahrradstraße

Ende

Gut zu Fuß und sicher mit dem Rad

Allen, die nicht mit dem Auto unterwegs sind, wird im Straßenverkehr täglich vor Augen geführt, dass sie nur Menschen 2. oder 3. Klasse sind.

Der öffentliche Raum in Stuttgart ist extrem ungleich verteilt – Plätze, Straßen, Wege sind in der Regel so angelegt, dass sie sich dem Autoverkehr und seiner Infrastruktur bestmöglich anpassen, wenn sie nicht über-

haupt von vorneherein ausschließlich für Kfz zur Verfügung stehen. Den spärlichen Raum, der dann noch bleibt, teilen sich alle anderen Verkehrsarten. Zudem ist hier die Wegeföhrung im besten Fall suboptimal, meistens teilen sich autolose Menschen unter teils fragwürdigen Sicherheitsbedingungen den gleichen Raum. D. h. Fußgänger und Radfahrer, Rollstuhlfahrer und Kinder-



Foto: Michael Weiß

Theodor-Heuss-Straße/Ecke Bolzstraße: Fußgänger mit und ohne Kinderwagen und ggf. Rollifahrer müssen sich zusammen mit Radfahrern durch diesen Engpass quetschen. Dabei wäre die Fortsetzung des Radwegs an der Theodor-Heuss-Straße entlang ab Rückseite Kleiner Schlossplatz durchaus möglich. Allerdings würden dann ein paar Parkplätze entfallen und die Blumenrabatte vorne müssten geschmälert werden.

wägen zwingen sich nicht selten auf max. 2 m schmalen Wegen an parkenden Autos, Baustellen und Verkehrsschildern, Müllimern, Werbetafeln und Gastronomietischen vorbei. An Barrierefreiheit wird bei der Planung selten gedacht, abwechslungsreiche Gestaltung und übersichtliche Wegeföhrung – meistens Fehlanzeige.

Gesunde, sportliche Erwachsene mit wenig Gepäck sind sicherlich in der Lage, diese Hürden der täglichen Wege auch unter widrigen Umständen aus eigener Kraft einigermaßen zu bewältigen. Aber, was ist mit allen, die aus welchen Gründen auch immer eingeschränkt beweglich sind? Und was ist mit allen Kindern, die regelrecht zu Unselbständigkeit und Passivität verdonnert werden und die unser Verkehrssystem fast vollständig ihrer Bewegungsfreiheit beraubt? Sie werden wie Gefangene in geschlossenen Wägen transportiert, an die Hände von Erwachsenen gefesselt, ihre Nasen und Lungen befinden sich immer auf der Höhe der Auspuffrohre und sie schweben trotz aller Vorsichtsmaßnahmen auf der Straße in ständiger Lebensgefahr.

Dabei sind die Füße das demokratischste aller Verkehrsmittel. Fast jeder kann sie nutzen, schon Kleinkinder erschließen sich zu Fuß die Welt. Die europäische Stadt als Wiege der Demokratie und Bürgerbeteiligung ist ur-

sprünglich für Fußgänger konzipiert. Ohne attraktive Fußwege und frei zugängliche öffentliche Plätze verliert jede Stadt ihre Identität und ihren Zusammenhalt.

Um das Potenzial des Fußverkehrs ins öffentliche Bewusstsein zu rücken und den Fußgängern in Stuttgart eine Stimme zu geben, haben sich verschiedene Gruppen in Stuttgart unter dem Dach des „Fuß e.V.“ zusammengeschlossen. Auf Einladung von Peter Erben und der Initiative Neckartor haben sich unter anderem Mitglieder des Projekts „Reallabor“ der Uni Stuttgart, Vertreter des Blinden- und Sehbehindertenverbands, des VCD, der Naturfreunde Stuttgart, des ADFC und der Naturfreunde Radgruppe zu einem ersten Treffen im Gemeindesaal der Friedenskirche zusammengeschlossen.

Denn bei der gegenwärtig äußerst angespannten Straßenlage durch die Vielzahl der großen und kleinen Baustellen und insbesondere auch der S 21-Baustellen wird deutlich, dass die Fußgänger immer weiter an den Rand gedrängt werden. Denn was ist einfacher für eine Stadtverwaltung, als Fußwege immer weiter zu marginalisieren, wenn Fußgänger keine Stimme haben. Da werden Fußgänger und Fahrradfahrer auf engstem Raum zusammen gequetscht“, da heißt es „Radfahrer

absteigen“, Fußgänger werden auf verschlungenen Wegen unter die Erde geschickt oder verzweifeln vor ewig roten Ampeln.

Es kann nicht sein, dass diejenigen, die am umweltverträglichsten unterwegs sind, systematisch gegeneinander ausgespielt und in den „Nahkampf“ um die wenigen Restflächen geschickt werden.

Gegen unsinnige Tunnelprojekte und einseitige Verkehrsplanung hilft nur gemeinsames Vorgehen:

Fußgänger brauchen sichere Fußwege, Radfahrer brau-

chen sichere separate Wegeführungen entlang der Straßen und alle zusammen brauchen attraktive, stress-, lärm- und feinstaubfreie Innenstädte mit hoher Lebensqualität!

Das nächste Treffen der „Fuß e. V.“-Gruppe findet am **12. Oktober im Gemeindesaal der Friedenskirche** (am Neckartor) **um 19.30 Uhr** statt. Dann sollen mögliche Aktionen und Projekte sowie ein Forderungskatalog erarbeitet werden, um auf die bestehenden Missstände aufmerksam zu machen. ■ Friederike Vottler

Will die Autoindustrie überhaupt E-Autos?

2020 sollen in Deutschland, wenn es nach der Bundesregierung geht, eine Million E-Autos unterwegs sein. Doch trotz eines 1,2 Mrd. schweren Prämientopfes für die Anschaffung kommt keine Kauflaune auf. Rein ökologisch gesehen sind die E-Autos auch nicht die Lösung des Problems. Bei einem Strommix von mehr als 65 % zu Gunsten der fossilen Energieträger sind die ebenfalls Feinstaub produzierenden E-Autos eine sehr begrenzte Alternative. Doch wie bereit ist die Automobilindustrie, überhaupt vom Verbrennungsmotor zum Elektromotor umzusteuern? Oder verschläft sie, wie bei der Energiewende, die Zeichen der Zeit?

Schauen wir einige Jahre zurück. 1996 baute General Motors das Electric Vehicle 1 (EV1). Diese Fahrzeuge konnten nicht gekauft, sondern nur gemietet werden. Nach Ablauf des Mietvertrages konnten sie nicht etwa erworben werden, GM holte sie zurück und verschrottete sie!

2006 wanderten die elektrisch angetriebenen HyperminiS von Nissan der Stadt Pasadena in Kalifornien ebenfalls in die Schrottpresse, trotz Interesse der Stadtverwaltung. Der Mietvertrag war ebenfalls abgelaufen.

2005 liefen die Mietverträge für das Elektroauto RAV4 EV von Toyota ab. Die Verschrottung konnte aufgrund heftiger Proteste verhindert werden, dennoch stellte Toyota die Produktion ein. Schlimmer noch, die dazugehörige Batterie NiMH EV-95 wurde nicht mehr produziert. Fusion Chevron-Texaco hatte die Patente dafür aufgekauft und die Fabrik demontiert.

In Kalifornien verschrottete BMW 700 Elektroautos seiner Active-E-Flotte, trotz massiver Proteste. Die Fahrzeuge sollen höchstens 4 Jahre alt gewesen sein.

Praxistest mit 5 oder 2.000-30.000 E-Autos

Im Rahmen des Forschungsprojekts „Guest“ wurden 5 (!) Mercedes-Elektromobile als Taxen in Stuttgart von September 2014 bis Dezember 2015 einem Praxistest unterzogen. So öffentlichkeitswirksam dieser Praxistest auch in Szene gesetzt wurde, stellt sich die Frage: welche Erfahrungen können mit 5 E-Autos gesammelt werden oder wieviel mit 2.000 bzw. 30.000 E-Autos?

Warum nicht Daimler, VW, ...

Die Deutsche Post hat die Firma StreetScooter GmbH übernommen und hat seit 2015 mehr als 100 E-Autos im Test und 2016 sollen es 2.000 werden. Danach sollen Zug um Zug rund 30.000 E-Autos gebaut werden, die die bisherigen Zustellfahrzeuge ersetzen sollen.

Warum muss die Deutsche Post diese lobenswerte Initiative ergreifen und als Autobauer tätig werden? Sind Daimler, VW und Co. sich zu schade dafür? Oder wollen sie die Entwicklung eines preiswerten E-Lieferwagens nicht vorantreiben? Stattdessen betrügt man lieber auf dem Prüfstand. Solange schwindelerregende Gewinne eingefahren werden können, ist ihnen offenbar kein Mittel zu schade. Auch um den Preis, dass eine Weltfirma an die Wand gefahren wird oder „nur“ ins technologische Abseits gerät. Ausbaden müssen es dann die Beschäftigten. Der Niedergang von General Motor mitsamt der Automobilstadt Detroit lässt grüßen!

■ Peter Pipiorke

Reichweite ca. 80 km/Tag bei einem extremen Stop-and-Go-Betrieb. Einsatz an 300 Tagen im Jahr, bei Wind, Wetter, Sommer und Winter.



Nicht in die Zukunft gerichtet:

Bundesverkehrswegeplan 2030

Am 3. August 2016 wurde der Bundesverkehrswegeplan 2030 vom Bundeskabinett verabschiedet. Im Bundesverkehrswegeplan legt die Bundesregierung fest, wie viel in welche Verkehrsinfrastruktur in den nächsten Jahren investiert wird. Dadurch wird festgelegt, wie und wohin sich die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland bis 2030 entwickelt. Das Bundesverkehrsministerium beschließt in Leitlinien, vorher Grundsätze, übergeordnete Ziele, Prioritäten und den Handlungsbedarf. Eine Richtschnur sind dabei die übergeordneten Ziele:

1. Die Mobilität im Personenverkehr zu ermöglichen.
2. Die Güterversorgung und die Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen zu sichern.
3. Die Verkehrssicherheit zu erhöhen.
4. Die Emissionen von Schadstoffen und Klimagasen zu reduzieren.
5. Die Inanspruchnahme von Natur und Landschaft zu begrenzen.
6. Die Lebensqualität und Lärmsituation zu verbessern.

Schaut man sich die Zahlen im neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) an, so scheinen die Ziele 4 bis 6 völlig in Vergessenheit geraten zu sein. Es werden immer noch über Jahre bei Aus- und Neubauprojekten 53,6 % in die Straße und nur 42,1 % in die Schiene gesteckt.

In den Gutachten und Untersuchungen zum BVWP ergibt sich ein Zuwachs im Personenverkehr von 12,2 % und im Güterverkehr von gar 38 % bis 2030, der sich bis jetzt zu 70 % auf den Straßen darstellt. Werden die Investitionen so wie im Plan vorgesehen getätigt und nicht umgedacht, steuern wir auf einen Verkehrskollaps auf den Straßen zu, und damit werden auch die beiden ersten Ziele des Plans verfehlt. Um dies zu vermeiden, bedarf es längerfristiger neuer Mobilitätstrategien, in die sich der Bundesverkehrswegeplan einfügen muss. Ein „weiter so“ führt ins Chaos.

Wenn Verkehrsminister Dobrindt und die Bundesregierung ihre selbsternannten Ziele (Klimaschutz, Naturschutz, Lärmschutz und Lebensqualität) für den BVWP 2030 ernst nehmen würden, müsste der BVWP in ein verkehrsübergreifendes Mobilitätskonzept eingefügt sein, in dem stärker auf verkehrs- und umweltfreundliche Verkehrsträger, wie z.B. den Schienenverkehr, umgesteuert wird.

Der BUND bezeichnet den Bundesverkehrswegeplan als Anti-Klimaschutzplan. Obwohl die Unterlagen zum BVWP mehrere hundert Seiten umfassen, sind bei keinem der über 1200 Fernstraßenprojekte, obwohl gesetzlich vorgeschrieben, bedarfsgerechte, kostengünstige und umweltverträgliche Alternativen ermittelt, dargestellt, beschrieben und bewertet worden. Diese fahrlässige Planung führt zu mehr Treibhausgasen, mehr Flächenverbrauch und Zerschneidung und erheblichen Rückschritten beim Schutz unserer Natur, Landschaft und des Klimas. Die Treibhausgase im Verkehr könnten um 7 bis 10 Mio. Tonnen pro Jahr reduziert werden, würden die richtigen Entscheidungen in der Verkehrsplanung getroffen. Der Verkehr ist in Deutschland der einzige Sektor, in dem die Treibhausgasemission seit 1990 gestiegen sind. Wenn der Bundesverkehrswegeplan wie beschlossen umgesetzt wird, werden schädliche Trends wie steigende Belastung durch Klimagasen und Überschreitung der Stickoxidgrenzwerte in Städten verstärkt anstatt durch integrierte Verkehrskonzepte, Verlagerung auf die Schiene oder Vermeidung von Verkehr gegenzusteuern.

Da sich die Beteiligung von Verbänden und Bürgern als Farce herausstellte, die Stellungnahmen wohl aller Umweltverbände ignoriert wurden, muss jetzt noch intensiver in der Öffentlichkeit der rückwärtsgewandte Inhalt des Bundesverkehrswegeplans 2030 dargestellt werden, um doch noch Veränderungen zu erreichen.

■ Siegfried Merkel

Tab. 4-6: Entwicklung des gesamten Personenverkehrs nach Verkehrszweigen

	Absolute Werte		Modal-Split (%)		Veränderung 2030 : 2010	
	2010	2030	2010	2030	insgesamt in %	in % p.a.
Verkehrsaufkommen (Mio. Personen)						
			des motorisierten Verkehrs			
Motor. Individualverkehr	56.503	59.080	82,7	83,3	4,6	0,2
Eisenbahnverkehr	2.435	2.603	3,6	3,7	6,9	0,3
ÖSPV	9.280	9.068	13,6	12,8	-2,3	-0,1
Luftverkehr	132	209	0,2	0,3	58,3	2,3
Summe Motoris. Verkehr	68.350	70.960	100	100,0	3,8	0,2
			des gesamten Verkehrs			
Summe Motoris. Verkehr	68.350	70.960	67,1	68,9	3,8	0,2
Fahrradverkehr	9.479	9.913	9,3	9,6	4,6	0,2
Fußwegverkehr	24.011	22.140	23,6	21,5	-7,8	-0,4
Insgesamt	101.840	103.013	100	100,0	1,2	0,1

	Absolute Werte		Modal-Split (%)		Veränderung 2030 : 2010	
	2010	2030	2010	2030	insgesamt in %	in % p.a.
Verkehrsleistung (Mrd. Pkm)						
			des motorisierten Verkehrs			
Motor. Individualverkehr	902,4	991,8	80,8	78,6	9,9	0,5
Eisenbahnverkehr	84,0	100,1	7,5	7,9	19,2	0,8
ÖSPV	78,1	82,8	7,0	6,6	6,0	0,3
Luftverkehr	52,8	87,0	4,7	6,9	64,8	2,5
Summe Motoris. Verkehr	1.117,3	1.261,7	100,0	100,0	12,9	0,6
			des gesamten Verkehrs			
Summe Motoris. Verkehr	1.117,3	1.261,7	94,3	95,0	12,9	0,6
Fahrradverkehr	32,4	35,0	2,7	2,6	8,0	0,4
Fußwegverkehr	34,6	32,0	2,9	2,4	-7,5	-0,4
Insgesamt	1.184,3	1.328,7	100,0	100,0	12,2	0,5

Naturfreunde-Veranstaltung:

Weniger Feinstaub durch mehr Verkehr?



Umgehungsstraßen durch stadtnahe Felder contra Feinstaub und Stickoxid?

Feinstaub und Stickoxide sind nicht nur am Neckartor in aller Munde (besser Nasen ...). Als Problemlösung werden von bürgerlichen Parteien zwei alte, bislang gescheiterte Lösungen der autofixierten Planung aus der Mottenkiste geholt:

Der Nordoststring und die Filderauffahrt.

Ob diese Straßen, die sehr viel fruchtbares Ackerland zerstören würden, Lösungen sind, wollen wir diskutieren mit

**Joseph Michl (Arge Nord-Ost) und
Richard Hiller-Bixel
(ehem. Sprecher der BI contra B 312)**

Freitag, den 23.09.2016, um 19.30 Uhr

im
**Naturfreundehaus Steinbergle,
Stresemannstraße 6–8**



Naturfreunde Stuttgart e.V.

www.naturfreunde-stuttgart.de/

Neue Str. 150, 70186 Stuttgart

V.i.S.d.P.: Peter Pipiorka, Obere Waiblinger Str. 120,
70374 Stuttgart, Tel.: 617394, Mail: Peter@Pipiorka.de
Fotos und Montage: Michael Weiß, Tel. 260958

Totgesagte leben länger, so auch die Straßenbauprojekte Filderauffahrt und Nord-Ost-Ring. Wer dies Pläne schon seit Jahren beerdigt wähnte, der sieht sich getäuscht. Das bürgerliche Lager holt sie erneut aus der Mottenkiste der Verkehrspolitik. Ja sie behaupten sogar, dass durch diese Straßenbauten Feinstaub und Abgase

vermieden werden können. Mit dieser Frage beschäftigt sich eine Veranstaltung der Naturfreunde Stuttgart. Dazu konnten Vertreter der jeweiligen Bürgerinitiativen gewonnen werden. Die Stuttgarter Naturfreunde freuen sich über eine rege Diskussion und neue Ideen für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik. ■ Red.

Gerechter Welthandel gefordert!



NaturFreunde 
in BADEN-WÜRTTEMBERG

**Die NaturFreunde stehen für einen gerechten Welt-
handel! CETA & TTIP stoppen!**

Wir brauchen soziale und ökologische Leitplanken für die Globalisierung. Doch CETA und TTIP gehen in die falsche Richtung: Der „Wert“ des Freihandels wird über die Werte ökologischer und sozialer Regeln gestellt. Sonderklagerechte für Investoren gefährden demokratische Handlungsfreiheiten. Beide Abkommen und das Dienstleistungsabkommen TiSA setzen öffentliche und gemeinnützige Dienstleistungen und Daseinsvorsorge, kulturelle Vielfalt und Bildungsangebote unter Druck. Sie ziehen falsche Lehren aus der Finanzkrise, stärken transnationale Konzerne und schwächen kleine und mittelständische Unternehmen, auch in der Landwirtschaft.

**Demo-Treffpunkt der NaturFreunde: 11:45 Uhr am
i-Punkt Königsstr. 1A (gegenüber dem Hauptbahnhof)**

Erinnerung:

Titelseitenwettbewerb Programm 2017 / Fotowettbewerb 200 Jahre Fahrrad

- Alle Jahre wieder erscheint Ende Dezember/Anfang Januar das neue Jahresprogramm der Naturfreunde-Radgruppe Stuttgart. Die Planungen für 2017 beginnen schon jetzt mit einem Aufruf an alle Mitglieder, sich Gedanken über die Gestaltung des neuen Titelblattes zu machen. Der Rahmen steht fest, das Bild darin wird gesucht. Es sollte Lust machen, sich mit dem Inhalt des Programms vertraut zu machen, auf Neudeutsch ein „Eyecatcher“ sein. Gesucht wird ein Bild im Hochformat bzw. eines, das man zu einem Hochformat beschneiden kann. Die Auflösung des Bildes sollte deshalb so hoch wie mit der Kamera möglich, das Bild ansonsten unbearbeitet sein. Das kann der Redakteur dann besser bearbeiten.
- Im Jubiläumsjahr 2017 möchte die Radgruppe einen Fotowettbewerb ausloben. Natürlich mit Bildern von

Fahrrädern aller Art, vor allem aber sollte der Nutzen und Gebrauch der Räder im Alltag, im Arbeitsleben und in der Freizeit dargestellt werden. Radpolitische Forderungen dürfen hier gerne in Bild/Textkombinationen einfließen.

Zum Präsentieren und Auswählen gilt das Gleiche wie beim Titelseiten-Wettbewerb, mit der Ergänzung, dass das Format der Bilder uneingeschränkt ist, also Hoch- wie Querformate sind möglich. Der Fotograf muss die Bildrechte besitzen und die Bilder zur Veröffentlichung freigeben.

Die Bilder bitte an die Kettenblatt-Redaktion (siegfried.merkel@t-online.de) schicken, allerdings in stark reduzierter Größe (ca. 1000 KB und als JPEG oder PDF), um einen unnötigen Datenverkehr zu vermeiden. ■ Red.

2016 ab Oktober neuer Radtreff:

Radtreff 4: Goldener Herbst

Im Oktober und November gibt es häufig noch viele Tage für schöne Radtouren. Diese bieten wir wegen der frühen Dunkelheit als Tagesstouren an: 35–55 km, 3–5 Stunden, immer **dienstags**, vom **04.10. – 29.11. 2016**, außer an Feiertagen.

Start jeweils um 11.30 Uhr am Feuersee, S-Bahn-Aufzug oben. Leitung: Michael Weiß, Tel. 0711 260958

Aktuelle Informationen im Internet:

<http://naturfreunde-radgruppe-stuttgart.de/>

■ Michael Weiß

Große Sommerradtour für Kinder und Jugendliche

Auch in diesem Jahr war unsere zweitägige Radtour für Kinder und Jugendliche der Höhepunkt der bisherigen Radsaison. Im Frühjahr ist durch das schlechte Wetter so manche Radtour buchstäblich ins Wasser gefallen. Für dieses Wochenende war aber sonniges und nicht zu heißes Wetter vorhergesagt. Eine bunte Mischung aus Kindern, Jugendlichen, Eltern und zwei jungen Männern aus Syrien konnten bei Traumwetter am Samstagmorgen in Richtung östlichen Odenwald aufbrechen. Alle waren sehr erleichtert, als wir mit der großen Gruppe im Zug Platz gefunden hatten.

Der sehr bergige Odenwald war für alle Teilnehmer eine sportliche Herausforderung.

Die Jugendlichen stiegen in Möckmühl an der Jagst aus und fuhren das Seckachtal aufwärts bis auf die Höhe nach Buchen. Die Kinder verließen den Zug eine Station später und hatten eine etwas bequemere Strecke. Aber auch hier war einmal der Ruf zu hören: „Schon wieder so ein Scheißhügel! ich hab’s jetzt echt satt“. Entschädigt wurden alle durch die sehr schöne Strecke, achtbeinige Eisbären sowie weitere Kunstwerke am Wegesrand. In Buchen trafen sich dann beide Gruppen wieder zur wohlverdienten Mittagspause. Das örtliche Eiscafe war mit den vielen Gästen sichtlich überfordert.



Foto: Horst Märchen



Fotos: Horst Mörchen



Anschließend fuhren wir gemeinsam das Morretal abwärts Richtung Amorbach. Eine längere Strecke fährt man auf halber Höhe mit sehr schönen Ausblicken auf den Talgrund. Unvermeidlich war die intensive Nutzung eines Dorfbrunnens. Bei dem schönen Wetter trocknete aber alles wieder in kurzer Zeit. Am Nachmittag erreichten wir Amorbach mit seiner schon von weitem sichtbaren doppeltürmigen Kirche aus rotem Buntsandstein und dem eigentlichen Highlight der Radtour, dem Schlafwagenhotel. Schon beim Bezug der alten Schlafwagen der Schweizer Bundesbahn war klar, dass man hier in den Charme der sechziger Jahre eintaucht, dass es in den „Schlafabteilen“ zwar sehr stilvoll, aber auch sehr beengt zugeht. Das obere Bett über eine flexible Leiter zu erreichen, war nur sportlich geübten Menschen möglich. Minibar und Minizugtoiletten, alles war vorhanden, nicht zu vergessen, der sehr schöne kleine Biergarten vor der Tür; und dann natürlich der Salonwagen, in dem wir am Sonntag ein Superfrühstück serviert bekamen. Das allgemeine Urteil war: Für ein bis zwei Nächte super, für einen längeren Urlaubsaufenthalt: na ja. Aber wer macht auch schon Urlaub im Schlafwagen!

Für die Jugendlichen ging es am Sonntag gleich sportlich weiter. Ein längerer Aufstieg nach Mudau stand bevor. In Mudau waren die Mühen zu Ende. Ganz entspannt fuhr die Gruppe auf einer alten Bahntrasse stetig abwärts bis an den Neckar. Leider dauerte die Rückfahrt nach Stuttgart in den überfüllten Zügen am Sonntagabend sehr lange.

Die Kinder hatten es am Sonntag deutlich bequemer. Sie fuhren das Mudtal weiter abwärts bis in das historische Miltenberg und dann den Maintalradweg bis zur Mündung der Tauber nach Wertheim. Nach dem doch sehr anstrengenden ersten Tag war der ebene Maintalradweg genau das Richtige. Die beiden Jungs aus Syrien fuhren beide mit den Kindern mit und waren sehr froh, als wir endlich in Wertheim ankamen. Ihr Urteil über die Radtour war: sehr schön, aber auch sehr anstrengend. Diese Art von Fahrradfahren kannten sie bisher aus ihrem Heimatland nicht. Beide meinten aber, sie würden gerne wieder mitfahren. Dafür gibt es noch Gelegenheit im Herbst.

Von Wertheim aus fuhr dann die ganze Gruppe müde und zufrieden ohne Probleme mit dem Zug nach Stuttgart. ■ Horst Mörchen



Dreitägige Radtour nach Darmstadt vom 01. bis 03.07.2016

Im Jahresprogramm stand: Darmstadt Künstlerkolonien (Jugendstil) und Hundertwasserhaus. Also Radfahren und Kultur. Doch es kam noch besser. Radfahren und noch mehr Kultur. Eine kleine übersichtliche Gruppe machte sich am Freitag früh auf die Bahnfahrt von Stuttgart nach Bensheim. Bei sonnigem Wetter wurde per Fahrrad eine kurze Stadtbesichtigung durch Bensheim gemacht. Da in der Innenstadt, in der Fußgängerzone von Bensheim, das Radfahren nicht erlaubt war, ist die Stadtrundfahrt recht kurz ausgefallen. Danach radelten wir weiter durch die flache Rheinebene vorbei an Tabakfeldern nach Lorsch. Bekannt ist Lorsch durch das 1991 zum UNESCO-Weltkulturerbe ernannten „Kloster Lorsch“. Wir besichtigten die Klosteranlage und die zugänglichen Klostergebäude. Weiter ging es dann auf die westliche Rheinseite nach Worms. Auch hier war Besichtigung angesagt: zuerst der Dom, bekannt durch Reichstage und den Auftritt von Martin Luther 1524, dann der alte jüdische Friedhof „Heiliger Sand“ und die Synagoge. Rheinabwärts radelten wir dann weiter auf der Suche nach einer Brücke auf die rechte Rheinseite. Laut Peter und GPS-Track sollte in Gernsheim eine kommen. Doch zur Überraschung, die Brücke war eine Fähre. Nach der Überfahrt und einer kurzen Kaffepause ging es dann weiter zu unserem Tagesziel: Das Naturfreundehaus in Darmstadt-Eberstadt.

Das Naturfreundehaus bot nur Übernachtung, zum Frühstück sind wir dann am Samstag in die Stadtmitte von Eberstadt in das Café-Hofmann gefahren. Rechtzeitig zum Frühstück hat sich die Radgruppe noch um eine Teilnehmerin erweitert. Friederike war im Folgenden wesentlich an dem Kulturprogramm beteiligt. Bei leichtem Regen aber gestärkt begann die Radtour. In der Innenstadt quetschten sich Autos, Radler und die Straßenbahn durch eine Engstelle und prompt kam es zu einem Unfall: ein Radler stürzte wegen der Straßenbahnschienen, verletzte sich und konnte nicht länger teilnehmen.



Foto: Armin Kübelbeck, Wikimedia Commons

Nur die Torhalle des Klosters Lorsch blieb unversehrt. Sie ist einer der ältesten vollständig erhaltenen Steinbauten Deutschlands der nachrömischen Zeit und vermittelt heute einen Eindruck von der karolingischen Architektur.

Das Ziel der Radtour war dann die „Grube Messel“ UNESCO-Weltnaturerbe seit 1990. Die Grube Messel ist ein stillgelegter Ölschiefer-Tagebau. Bei Regen erreichten wir das Besucher- und Informationszentrum direkt am Rande der Grube Messel. Es wird mit Bildern die Bergbaugeschichte der Grube und originale Fossilien gezeigt, unter anderem das Urpferd. Ein Film zeigte dann das „durchwandern“ der Erdschichten. Auf dem Freigelände wurde an Schautafeln die Bergbaugeschichte der Grube Messel, die besondere Geschichte von der Ausgrabungsstätte über die geplanten Mülldeponie bis zum UNESCO-Weltnaturerbe gezeigt. Rechtzeitig zur Rückfahrt ins Naturfreundehaus schien dann wieder die Sonne.



Foto: Torsten Wäppler, Hess. Landesmuseum, Darmstadt, Wikimedia Commons

Grube Messel: Ein Prachtkäfer mit noch schillerndem Panzer.

Der Sonntag begann wieder mit dem Frühstück im Café-Hofmann. Darmstadt und seine Sehenswürdigkeiten waren heute das Programm. Auf der Mathildenhöhe, der höchsten Erhebung Darmstadts, wurde 1899 die Darmstädter Künstlerkolonie gegründet und machte Darmstadt zu einem Zentrum des Jugendstils. In Friederike und Peter hatten wir hier die besten Führer, kostenlos aber nicht umsonst! Übrigens: Darmstadt hat den Antrag auf Anerkennung des Weltkulturerbes für die Mathildenhöhe gestellt. Danach fuhren wir die Mathildenhöhe hinunter und bestaunten das Hundertwasser-Haus. Ein Haus ohne gerade Linien und Flächen. Mit runden Kanten und den unterschiedlichsten Fenstern, Balkone und Türen.

Zum Abschluss hatten wir noch Zeit, etwas andere Kultur zu genießen: mit Essen, Trinken und Gesang, das Darmstädter Stadtfest.

Wir erlebten drei aufregende, interessante und abwechslungsreiche Tage mit Radfahren und viel Kultur.

■ Jürgen Schwabenland

Dem Morgenrot entgegen



Dem Morgenrot entgegen lautete das Motto der Radtour der Radgruppe am 30. Juli. Um 05.30 Uhr war der Treffpunkt an der Haltestelle Universität. Über Degerloch, Sillenbuch und Filderebene radelten wir, im wahrsten Sinne des Wortes, dem Morgenrot entgegen. Eine gelungene Tour gleich unter zwei Aspekten.

Zum ersten war es eine ganz tolle Stimmung, zu dieser Zeit durch die Natur zu radeln. Hasen, Katzen und anderes Getier schauten uns verwundert an. Eine ungewohnte Stille und ein bisschen morgendlicher Dunst umgaben uns. Als Belohnung dafür, dass wir unseren inneren Schweinhund überwunden hatten und so früh aufgestanden waren, bot sich dann noch ein herrlicher Blick auf die Schwäbische Alb. Der Esslinger Wochenmarkt mit seinem reichlichen Angebot für Auge und

Nase war der Abschluss. Natürlich auch mit leckeren Gaumenfreunden.

Ein zweiter Aspekt ergibt sich aus der inhaltlichen Bedeutung der Worte „dem Morgenrot entgegen“. Steckt doch dahinter die Jahrhunderte alte Sehnsucht der Arbeiterbewegung nach einer besseren Welt in Frieden. Lieder wie „Brüder, zur Sonne, zur Freiheit“ sind Ausdruck dieses Wunsches. Für uns Naturfreunde, einem Verein, der in der Arbeiterbewegung entstanden ist, hat dieser Wunsch nach einer besseren Welt in Frieden, gerade in der heutigen Zeit, nichts an seiner Bedeutung verloren.

Wie auch immer, es besteht der Wunsch 2017 eine ähnliche Tour ins Programm aufzunehmen. ■ Peter Pipiorke

Wien-Radtour

Die diesjährige Wochen-Radtour führte nach Wien und Umgebung. Die ersten Tage wurden in Neusiedl am gleichnamigen See verbracht. Die erste Tour führte in den Seewinkel mit seiner Lacken-Landschaft und seiner Tier- und Pflanzenwelt. Die nächsten Touren führten in das ungarische Sopron und in das slowakische Bratislava. Zum Abschluss stand Wien auf dem Programm. Angefangen vom historischen Wien über den Naschmarkt, den Wiener Jugendstil und den Zentralfriedhof, der in eine andere Beerdigungskultur entführt. Einziges Ärgernis stellte der nicht mehr vorhandene Nachtzug nach Wien dar, so dass tagsüber angereist werden musste und wertvolle (Urlaubs-)Tage verloren gingen.

Für das Jahr 2017 hoffen wir noch auf wieder bessere Verbindungen, dann vielleicht mit österreichischen Nachtzügen. Als Ziel ist die Ostsee angedacht. ■ Red.



Das Grab von Udo Jürgens auf dem Zentralfriedhof in Wien.

Rad Fahren im Alter

Ein langes Leben gilt schon seit der Antike als erstrebenswert. Heute erreichen dies in unserem Lande immer mehr Menschen. Diese Entwicklung geht auch an der Radgruppe nicht vorbei, obwohl der Altersdurchschnitt bei uns noch vergleichsweise niedrig ist. So erfreulich es meist für den Einzelnen ist, das Alter bringt auch Probleme mit sich, die sich beim Fahrradfahren unangenehm bemerkbar machen können.



Foto: Lightning

Das Liegerad Phantom von Lightning ist ein klassischer „Kurzlieger“: vorne ein 20“-Rad, hinten ein 26“-Rad. Es ist nicht länger als ein Rad mit Diamant-Rahmen und passt deshalb auch in kleine Aufzüge bei der Bahn. Der Sitz ist nur halb so hoch wie bei einem „Upright“ und doch ist der Fahrer auf Augenhöhe mit den Autofahrern: also auch stadtauglich.

Tipp:

Alle solche Räder können einmal im Jahr auf der „Spezi“ in Gernersheim bei Karlsruhe besichtigt und vor allem auch Probe gefahren werden: <http://www.spezialradmesse.de/>

Wem die Neuräder zu teuer sind, kann hier fündig werden: <http://www.humanpoweredvehicles.de/index.php/gebraucht-2>



Full-Fat von Iclletta: geländetaugliches Trike mit extragroßen und breiten Reifen und Vollfederung – wie sich das fährt siehe Video auf: <https://www.icletta.com/ice/ice-full-fat.html>

Was macht der Radler, die Radlerin, wenn die Körperkräfte nicht mehr ausreichen, immer mit der Gruppe Schritt zu halten? Klar doch, man schafft sich ein E-Bike an – sofern man das nötige Kleingeld hat!

Die schwindenden Körperkräfte sind aber nicht das einzige Problem. Bei manchen werden die Knochen spröde (Osteoporose, können auch Männer kriegen), andere haben Gleichgewichtsstörungen oder sonstige cerebrale Ausfallerscheinungen, manche sind mit Gelenkprothesen gespickt, kurz: diese Menschen können sich keinen Sturz mehr leisten, weil das für sie sehr schnell lebensgefährlich werden kann. Was tun? Für den Ohrensessel sind wir alle noch nicht alt genug!

Zwei mögliche Auswege bieten sich an: erstens das Liegerad – hier fällt man nur halb so hoch wie von einem „Upright“, vor allem bei den gefährlichen Umfallen bei niedriger Geschwindigkeit ein großer Vorteil. Weitere Vorteile: schmerzendes Hinterteil, taube Genitalien und Handgelenke, verspannte Schulter- und Nackenmuskulatur sind Liegeradfahrern unbekannt. Nachteilig ist: man muss das Fahren fast komplett neu lernen, da die Bewegungsabläufe stark unterschiedlich sind, und das Liegerad ist häufig etwas unhandlich.

Zweitens bietet sich das Dreirad als Alternative an. Heutzutage gibt es viele Modelle, die nichts mehr mit einem „Krankenfahrrad“ gemein haben. Manche eignen sich sogar zum sportlichen Einsatz: zum gemäßigten Mountainbiken (ohne große Sprünge). Bei entsprechender Schaltung kommt man jeden Berg hinauf, wenn auch langsam: umkippen ist damit unmöglich. Auch beim Dreirad kann man mit E-Antrieb nachhelfen. Viele Dreiräder lassen sich zum Transport zusammenfolden und das Fahren mit ihnen ist unproblematisch. Liege- und Dreiräder sind allerdings aufgrund der geringen Stückzahlen leider sehr teuer. ■ Michael Weiß



Fotos: Iclletta

Das Touren-Trike von Iclletta, hier mit einem kräftigem Direktläufer-Motor im Hinterrad. Der Sitz ist etwas niedriger als der des Phantom, trotzdem ist es auch im Stadtverkehr einsetzbar. So ein Rad während der Fahrt umzuwerfen erfordert besondere Anstrengungen, einfach umkippen kann man damit überhaupt nicht.

<https://www.icletta.com/ice/ice-adventure.html>

Beide Trikes können zum Transport zusammengeklappt werden.

Neues aus der Welt des Fahrrads:

Innerstädtischer Lastentransport mit elektrifiziertem Anhänger



Fotomotiv: Carla Cargo mit Lastenvelo Freiburg und cargobike.jetzt

Der Fahrradanhänger für schwere Lasten



Elektromotor



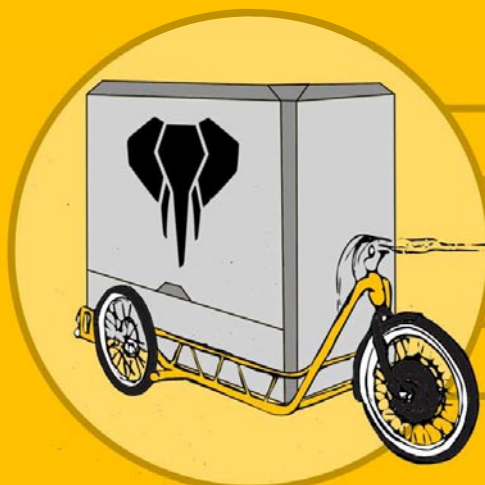
Auflaufbremse



Zuladungsgewicht



Beladungsvolumen



- Innenstadtlogistik
- Mobile Gastronomie
- Lebensmitteltransport
- Einsatz auf Betriebsgelände
- Kurier, Express, Paket Dienste



Fahrradanhänger

- Kombinierbar mit allen Fahrrädern
- Selbstauslösende Auflaufbremse
- Zulassungs- und versicherungsfrei
- Sicheres Fahrverhalten
- Motorunterstützung bis 23 km/h*



Handwagen

- Einfach zu rangieren und bedienen
- Handgriff mit Bremse und Daumengas
- Feststellbremse zum sicheren Abstellen
- Motorunterstützung bis 6 km/h

Technische Details

Bremsen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mechanische Auflaufbremse mit zwei wartungsfreundlichen Scheibenbremsen ▪ Mechanische Handbremse mit Feststellfunktion
Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zwei rote Rückstrahler hinten ▪ Zwei Reflektoren weiß vorne – Zwei Reflektoren rot hinten ▪ Seitliche Reflektionsstreifen an allen Rädern
Elektronik	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pedelec-Modus: 250 W Dauerleistung - maximale Unterstützung bis 23 km/h* und kräftige Anfahrhilfe bis 6 km/h ▪ Handwagen-Modus: >500W Spitzenleistung - Unterstützung bis 6 km/h ▪ Robuster und langlebiger Brushless Direct Drive Motor ▪ Auswechselbarer Lithium Akkumulator mit 11 bzw. 15 Ah
Gewicht	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 30 kg unmotorisiert ▪ 40 kg motorisiert
Räder	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 20 Zoll Räder mit stabilen Hohlkammerfelgen und hochbelastbaren Radnaben ▪ Bereifung: 3x Schwalbe Big Apple Plus
Zuladung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Maximale Zuladungsgewicht: 150 kg ▪ Verfügbare Ladefläche: 160 x 60 cm ▪ Empfohlene Ladehöhe: 1,50 m ab Boden

*erfüllt die gesetzliche EU-Pedelecnorm

www.carlacargo.de

info@carlacargo.de

+49 (D) 761 48 99 20 37

Typische Anwendungsfälle für Carla Cargo sind der Gemüsetransport bei solidarischen Landwirtschaften (SoLaWi), Kurier-Express-Paket Dienstleistungen (KEP) sowie die mobile Gastronomie (wie z.B. Kaffee Fahrrad, Suppenfahrrad). Carla Cargo Anhänger können mit je-

dem handelsüblichen Fahrrad, Pedelec und E-Bike verwendet werden. Abgehängt vom Zweirad fungiert Carla als motorisierter Handwagen und kann in Fußgängerzonen genutzt werden, wo die Zufahrt für Fahrräder gesperrt oder nicht geeignet ist. ■ Michael Weiß

Terminkalender (* = Termine anderer Veranstalter)



Montags**RAD**demo: Jeden Montag um 17.45 Uhr am Feuersee
Montagsdemo: Jeden Montag um 18.00 Uhr

* **Critical Mass Fahrraddemo**

Jeden ersten Freitag im Monat, 18.30 Uhr Rotebühlstraße / Feuersee

* **Sa. 17.09.16: Großdemo Stoppt CETA und TTIP**

Die NaturFreunde stehen für einen gerechten Welthandel! CETA & TTIP stoppen!

Wir brauchen soziale und ökologische Leitplanken für die Globalisierung. Doch CETA und TTIP gehen in die falsche Richtung: Der „Wert“ des Freihandels wird über die Werte ökologischer und sozialer Regeln gestellt.

Demo-Treffpunkt der NaturFreunde: 11:45 Uhr am i-Punkt Königsstr. 1A (gegenüber dem Hauptbahnhof)

So. 18.09.16: Jugendradtour – Fränkische Schmetterlingstour

Auf den Spuren des Schmetterlingsradweges fahren wir an der Tauber- und Würnitzquelle vorbei. Mit leichten Steigungen geht es quer durch den fränkischen Höhenzug und wir können mit etwas Glück Fischreiher auf den Wiesen beobachten.

Länge: ca. 55 km.

Treffpunkt: 08.15 Uhr, Stuttgart Hbf., Nordausgang.

Kosten: DB + 4 EUR für erwachsene Nichtmitglieder.

Info + Anmeldung bis 17.09.16: Horst Mörchen, 2 57 87 51.

Di. 20.09.16: Vom Remstal über Esslingen ins Neckartal

Von Beutelsbach führt die Tour durch Weinberge nach Schnait, weiter im Tal nach Baach und bergauf bis Baltmansweiler. Auf dem Kaisersträßle radeln wir zum Esslinger Jägerhaus, entlang am Katzenkopf nach Uhlbach und Obertürkheim. Von dort Rückfahrt mit VVS oder auf Wunsch Weiterfahrt nach Stuttgart. Bitte Vesper und Getränke mitnehmen.

Länge: ca. 60 km.

Treffpunkt: 09.15 Uhr, Feuersee, S-Bahn-Aufzug oben.

Kosten: ggf. VVS + 4 EUR für Nichtmitglieder.

Info: Rose Eichler, 6 49 89 48.

Sa. 24.09.16: Auf den Spuren der Staufer

Wir fahren mit der Bahn bis Faurndau. Von da radeln wir zur Burg Wäscherschloss mit Besichtigung und Einkehr im Burgcafe. Dann geht's weiter nach Lorch und auf dem Remstalweg zurück nach Waiblingen.

Länge: ca. 50 km.

Treffpunkt: 10.15 Uhr, Stuttgart Hbf., Nordausgang.

Kosten: VVS + 4 EUR für Nichtmitglieder.

Info: Angela Hänle, 9 35 83 58.

So. 25.09.16: Familienradtour zum Urweltmuseum und Urweltsteinbruch Holzmaden

Wir fahren mit der S-Bahn nach Kirchheim und von da mit dem Fahrrad zum Urweltmuseum Holzmaden.

Hier besuchen wir das Museum, vor allem aber gibt es hier die Möglichkeit, selbst im Steinbruch tätig zu werden; Fossilien garantiert. Bitte Vesper und Trinken mitbringen.

Länge: ca. 20 km.

Treffpunkt: 09.30 Uhr, Feuersee, S-Bahn-Aufzug oben.

Kosten: VVS, Eintritt + 4 EUR für erwachsene Nichtmitglieder.

Info + Anmeldung bis 24.09.16: Reinhold Bloom, 81 89 84.

Do. 29.09.16: Letzter Radtreff 2

An diesem Tag ist unser letzter gemütlicher Radtreff in diesem Jahr.

Treffpunkt: 18.00 Uhr, Feuersee, S-Bahn-Aufzug.

Sa. 01.10. – Mo. 03.10.16: Drei Tage rund um Heidenheim

Von Aalen nach Königsbrunn. Dort Besuch der Gedenkstätte für den Widerstandskämpfer gegen Hitler, Georg Elser. Weitere Ziele sind das Kloster Neresheim und die Burg Katzenstein, Schloss Hellenstein in Heidenheim, die ehemalige Burg Falkenstein und das Eselsburger Tal. Steinheim mit seinem Meteorkrater, das Wental und das Felsenmeer sind einen Besuch wert, bevor es von Aalen aus zurück nach Stuttgart geht.

Übernachtung in der Jugendherberge Heidenheim.

Länge: ca. 60–70 km/Tag.

Kosten: DB, Übernachtungen + 20 EUR für Nichtmitglieder.

Info + Anmeldung bis 10.09.16: Michael Weiß, Telefon 26 09 58, Friederike Votteler.

Di. 04.10.16: Start Radtreff 4 (Goldener Herbst)

Treffpunkt: 11.30 Uhr, Feuersee, am S-Bahn-Aufzug oben.

Kosten: keine.

Info: Michael Weiß, Tel. 26 09 58.

Mi. 05.10.16: Radvorstand – Interessierte sind eingeladen!

19.00 Uhr, Bürgerzentrum S-West, Julie-Siegle-Raum. Info: Peter Pipiorke, 61 73 94.

So. 09.10.16: MTB – Würthmuseum Künzelsau

Von Schwäbisch Hall Hessental abwärts nach Hall und über einen steilen Anstieg nach Wackershofen, Westernag zum Würthmuseum nach Gaisbach. Dort schauen wir die aktuelle Ausstellung an und radeln wieder zurück über Schwäbisch Hall hoch nach Hessental. Bitte Getränke und Vesper mitnehmen.

Länge: ca. 62 km.

Treffpunkt: 08.25 Uhr, Stuttgart Hbf., Nordausgang.

Kosten: DB + 4 EUR für Nichtmitglieder.

Info: Michael Schiller, 91 26 17 49.

So. 16.10.16: Durchs Gäu zum Neckar

Von Herrenberg geht es nach Baisingen, hier Besuch des jüdischen Friedhofs und der ehemaligen Synagoge. Über Eckenweiler ins Neckartal mit Stopp in Rottenburg. Rückfahrt ab Tübingen.

Länge: ca. 51 km.

Treffpunkt: 11.55 Uhr, Stuttgart Hbf., Nordausgang.

Kosten: DB, Eintritt + 4 EUR für Nichtmitglieder.

Info: Friederike Votteler + Peter Pipiorke, 61 73 94.

Do. 27.10.16: Abradeln des Radtreffs

Heute enden die Radtreffs 1 bis 3. – (Achtung: Radtreff 4 endet erst am 29.11.16.)

Treffpunkt: 18.00 Uhr, Feuersee, S-Bahn-Aufzug oben. Oder ab 20.00 Uhr im Regenbogen, dann bitte Anmeldung wegen Platzreservierung.

Info: Peter Pipiorke, 61 73 94.

Do. 10.11.16: Vereinsabend – Ein aktuelles Thema

Das Thema wird rechtzeitig im Kettenblatt und auf unserer Internetseite bekanntgegeben. Damit schaffen wir uns die Möglichkeit, zeitnah auf aktuelle Themen einzugehen.

Treffpunkt: 19.00 Uhr, Bürgerzentrum S-West, Bebelstr. 22, Wilhelm-Emil-Fein-Raum.

So. 13.11.16: Kunst am Wegesrand (Söllingen)

Geschichte(n) und Kultur in vorwinterlicher Landschaft. Tourenlänge wetterabhängig. Rucksackverpflegung. Einkehr zum Schluss. Bei schlechtem Wetter Museumstour nach Karlsruhe-Durlach.

Genaue Infos zeitnah im Internet.

Länge: ca. 50 km

Treffpunkt: 08.45 Uhr, Stuttgart Hbf., Nordausgang oder 09.30 Uhr, Bhf. Pforzheim.

Kosten: DB, Eintritt, + 4 EUR für Nichtmitglieder

Info: Ben van den Berg, Tel. 0 72 31/4 24 68 09.

Mi. 07.12.16: Radvorstand – Interessierte sind eingeladen!

19.00 Uhr, Bürgerzentrum S-West, Julie-Siegle-Raum. Info: Peter Pipiorke, 61 73 94.

Do. 08.12.16: Vereinsabend – Jahresabschluss

Gemütlicher Jahresabschluss mit Bildern aus der vergangenen Rad-Saison.

Treffpunkt: 19.00 Uhr, Bürgerzentrum S-West, Bebelstr. 22, Wilhelm-Emil-Fein-Raum.

So. 11.12.15: Weihnachtsmarkt-Radtour

Zum Abschluss des Jahres radeln wir zu einem Weihnachtsmarkt der Region. Bei schlechtem Wetter fahren wir teilweise oder ganz mit dem VVS. Einkehr vorgesehen. Länge je nach Wetter.

Treffpunkt: 11.00 Uhr, Feuersee am S-Bahn-Aufzug oben.

Kosten: ggf. VVS + 4 EUR für Nichtmitglieder.

Info: Friederike Votteler + Peter Pipiorke, 61 73 94.

Sa. 17.12.16: Wanderung/Radtour zur Sonnenwendfeier der Naturfreunde Radgruppe

Der kürzeste Tag und die längste Nacht, Wendepunkte im Jahreslauf der Erde, sind für die Menschen schon lange besondere Anlässe. Seit den 1920er Jahren haben die Naturfreunde die Tradition der Sonnenwendfeiern aufgegriffen. Verbindung zur Natur und Besinnung waren und sind Motive hierfür. Radler freuen sich zusätzlich auf länger werdende Tage und den Start in die neue Radsaison. Für Kinder und Erwachsene wird das Sonnenwendfeuer entfacht und bietet natürlich die Möglichkeit, seine mitgebrachten Würste zu grillen. Je nach Wetter radeln oder wandern wir.

Treffpunkt: 16.00 Uhr, Feuersee, am S-Bahn-Aufzug oben.

Info: Friederike Votteler + Peter Pipiorke, 61 73 94.

Kettenblatt der Naturfreunde Radgruppe Stuttgart

Das Kettenblatt ist das Infoblatt der Naturfreunde Radgruppe Stuttgart. Es informiert über:

- Radfahren in Stuttgart,
- aktuelle Veranstaltungen und Mitteilungen der Radgruppe,
- Neuigkeiten aus der Welt des Fahrrads,
- Berichte über Radtouren, etc.



Das Kettenblatt erscheint vierteljährlich und ist als E-mail-Version kostenlos. Es kann auf der Internetseite der Radgruppe www.naturfreunde-radgruppe-stuttgart.de oder unter peter@pipiorke.de (ab)bestellt werden.

c/o Peter Pipiorke, Obere Waiblinger Str. 120, 70374 Stuttgart, Telefon: 0711 61 73 94,
E-Mail: peter@pipiorke.de, Internet: www.naturfreunde-radgruppe-stuttgart.de. Redaktion: Siegfried Merkel,
siegfried.merkel@t-online.de, Gestaltung und Layout: Michael Weiß, E-Mail: mweiss-stuttgart@t-online.de