

# Stuttgarter RadRundbrief

## Rad fahren in Kairo



Verkehrspolitik:

**Aktuelles in Stuttgart**

Touren:

**Highlights nah und fern**



**Mitglied  
werden?...!**

**Einfach im  
Fahrradbüro  
anrufen  
07 11/6 36 86 37**

eBike Expert

 BOSCH

**BOSCH eBike Expert**



# Fahrräder Service Zubehör

[www.transvelo.de](http://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

## Tübingen

Poststraße 3

Tel. 07071 56 87 391

Mo-Fr: 10.00 - 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

# INHALT

## VERKEHRSPOLITIK



- 4 Neues aus Stuttgart
- 5 Aus der AG Rad
- 6 Kairo – eine arabische Megastadt am Rande einer Fahrradrevolution?
- 9 Hofener Straße – im Sommerhalbjahr (nur) sonntags für Kfz gesperrt
- 10 Landesversammlung: ADFC feiert das Fahrrad
- 11 Neues aus der Landesbauordnung
- 12 Critical Mass – ein Erfahrungsbericht
- 13 Fahrradgottesdienst auf dem Kirchentag

## TOUREN



- 14 Anradeln 2015
- 15 Abendtour mit Rückenwind
- 16 Kleine Highlights im Südwesten
- 18 Bergauf – Bergab am Rand der Schweiz

## VERMISCHTES



- 20 Radeln mit Unterstützung
- 22 Film-/Buchtipps  
Impressum
- 23 Rätsel
- 24 Termine

## Liebe Leserinnen, liebe Leser!

**S**toppschilderbürgerstreich! ... das darf einfach nicht wahr sein! Da gehen Jahre ins Land, bis endlich nach zahlreichen Diskussionen, umfangreichen Planungen und finanziellen Aufwendungen Stuttgarts erste durchgehende Hauptradroute nebst Beschilderung (einigermaßen) fertig gestellt ist. Und kaum wird diese Errungenschaft durch einen Flyer beworben, werden die Radfahrer just auf dieser Strecke an zentraler Stelle durch ein Stoppschild in absurder Weise ausgebremst. Gleichzeitig wird der überschaubare Kfz-Verkehr in unnötiger Weise beschleunigt, indem man die ehemalige Kreuzung als einfache bevorrechtigte Kurve ausbaut. Angeblich ist ja das Stoppschild in der Tübinger Straße/Ecke Feinstraße nur zur Sicherheit von uns Radlern aufgestellt.

### EINE PSEUDOSICHERHEIT ...

Das korrekte Einhalten der Stopp-Anordnung („Fuß runter vom Pedal!“) werden die wenigsten Radler umsetzen – warum auch? Das ist ja an dieser eigentlich übersichtlichen Stelle nicht wirklich einleuchtend. Somit ist der Radfahrer im Falle eines Unfalles immer der Schuldige – und die anordnende Verkehrsbehörde scheinbar feindlich raus.

Sieht so eine wirksame Radverkehrsförderung in Stuttgart aus? Unnötige Beschleunigung des Kfz-Verkehrs bei gleichzeitigem Ausbremsen des Radverkehrs auf der Hauptachse ohne jeglichen Sicherheitsgewinn für uns Radler?

Wir haben unter anderem mit einem offenen Brief reagiert. Zu finden unter [www.adfc-bw.de/stuttgart](http://www.adfc-bw.de/stuttgart). Erfreulicherweise hat die Presse das Thema aufgegriffen. Im Internet kursiert ein Film über die Aktion „Wir üben das Stoppen“ von Radfahren in Stuttgart, ADFC und Critical Mass.

Er zeigt, wie unsinnig die neue Verkehrsführung ist. Weitere Aktionen sind geplant – unser Ziel ist klar: das Schild muss weg!

Und Vorfahrt für Radler her!

*Cornelius Gruner*



#### » Münster und Bad Cannstatt, Reinhold-Maier-Brücke:

In beiden Richtungen wurden Rad- bzw. Schutzstreifen eingerichtet. In Zukunft soll ein durchgängiges Angebot an der Gnesener Straße bis zu den bestehenden Streifen beim Augsburger Platz entstehen. Bei den neu eingerichteten Streifen fehlten bei Redaktionsschluss jedoch noch die Bordsteinabsenkungen. Außerdem bemängeln wir, dass es Richtung Neckartalstraße nicht vorgesehen ist, dass die Radfahrer auf die Linksabbiegespur wechseln. Es soll zwar eine Quermöglichkeit zum Linksabbiegen im Seitenraum angeboten werden. Erfahrungsgemäß bestehen an solchen Angeboten aber deutlich längere Wartezeiten als beim Linksabbiegen auf der Fahrbahn.

#### » Feuerbach, Wernerstraße:

Zwischen der Siegelbergstraße und der Siemensstraße wurde die Radverkehrsführung stadtauswärts deutlich verbessert. Bisher war nur ein schmaler Gehweg hinter den Bäumen für Radfahrer freigegeben. In einem kurzen Abschnitt wurde der Weg verbreitert, danach werden die Radfahrer auf die Straße ausgeleitet, wo sie einen Radstreifen und später einen Schutzstreifen vorfinden. Es wurde jedoch versäumt und zugleich auch eine Radverkehrsführung stadteinwärts einzurichten.

» **Fasanenhof Ost:** Der Einsatz des ADFC Stuttgart hat sich gelohnt; nach stetem Nachhaken und mehrfachem Einschalten der lokalen Presse wurde nun die Rampe zur Autobahnunterführung Richtung Echterdingen bei Fasanenhof Ost deutlich verbessert. Zur Erinnerung: Als die S21-Baustelle dort eingerichtet wurde, wurde der frühere Weg eingezäunt, für die Radfahrer und Fußgänger wurde außen eine extrem steile und verwinkelte Rampe eingerichtet. Abwässer der Baustelle gefroren im Winter auf dem Weg, was die Sache zusätzlich verschlimmerte. Die jetzige Lösung hingegen kann sich durchaus sehen lassen.

» **Bad Cannstatt, Neckartal-Radweg:** Am Seilerwasen wurde der Weg etwas verbreitert. Es geht dabei um den Abschnitt am rechten Neckarufer zwischen der Holzbrücke und der Rosensteinbrücke. Damit sollten sich Fußgänger und Radfahrer künftig weniger in die Quere kommen. Gerast werden kann hier natürlich dennoch nicht, schließlich führt der Weg an Spielplätzen vorbei.

*Frank Zühlke*

#### Von oben nach unten

Neue Radstreifen an der Reinhold-Maier-Brücke. An dieser Stelle sollten die Linien gestrichelt sein, damit klar ist, dass man auf die Linksabbiegespur wechseln kann.

Neuer Radstreifen in der Wernerstraße

Die neue Rampe bei Fasanenhof Ost

Der Weg am Seilerwasen wurde verbreitert

Die **AG Rad** – von der Stadtverwaltung auch „Radroutine“ genannt – ist eine regelmäßige Besprechung zwischen der Stadtverwaltung und Vertretern des ADFC Stuttgart. Bei der Besprechung geht es um konkrete Maßnahmen für den Radverkehr. Im März und im April wurden unter anderem folgende Themen besprochen:

» Wir begrüßen, dass die Stadt nun endlich beginnt, aus der Tübinger Straße schrittweise eine Fahrradstraße zu machen. Dazu soll der Kfz-Verkehr auf der Straße reduziert werden. Eine Maßnahme ist eine Unterbrechung der Tübinger Straße auf Höhe der Feinstraße, damit sie nur noch von Radfahrern passiert werden kann. Allerdings plant die Stadt, dass an dieser Stelle die Radfahrer ein Stoppschild beachten müssen, das heißt stadteinwärts anzuhalten und dem Kfz-Verkehr zwischen Feinstraße und Gerber Vorfahrt zu gewähren. Es kann aus unserer Sicht nicht sein, dass die Hauptroute Nachrang gegenüber einer Straße hat, die im Wesentlichen eine Parkhauszufahrt ist. So wird der Autoverkehr gefördert, nicht der Radverkehr. Der ADFC drängt darauf, dass die Radfahrer hier Vorfahrt erhalten. Schließlich soll die Fahrradstraße eine Verbesserung für die Radfahrer bringen und keine Verschlechterung!

» Zum Marienplatz gab es verschiedene Punkte zu besprechen:

- Die Wegweisung für die Hauptroute führt von der Matthäuskirche kommend über die Möhringer Straße vorbei zum Marienplatz. Sie führt dabei über einen Weg, der zunächst verkehrsberuhigter Bereich und schließlich im sehr engen Abschnitt vor dem Supermarkt Fußgängerzone / Rad frei ist. Es wäre aus Sicht des ADFC viel besser, die Route vor diesem Abschnitt zur Böblinger Straße zu führen und dann auf dieser den Marienplatz zu erreichen – auch wenn in der Böblinger Straße die Senkrechtparker nicht unproblematisch sind. Natürlich darf so gefahren werden, unabhängig von der Wegweisung. Es ist aber schon sehr fragwürdig, die Radfahrer trotz vorhandener Alternative dorthin zu leiten, wo es garantiert Konflikte mit Fußgängern gibt. Am Marienplatz selbst ist die Führung über den Platz ein Gehweg/Rad frei. Auf der Straße selbst ist Tempo 50 erlaubt. Hier

wäre Tempo 30 sinnvoll, die Wegweisung könnte eher die Straßennutzung als die Fahrt im Fußgängerbereich nahelegen. Allerdings sollte die Regelung „Rad frei“ beibehalten werden.

- Auch auf der Südseite des Platzes sind Radfahrer auf der Fahrbahn unterwegs, etwa auf dem Weg in die Filderstraße. Vor der Querung der B 14 wurden die Abbiegespuren verändert. Geradeausfahrer fahren nun nicht mehr auf der rechten, sondern auf der mittleren Spur, was dazu führt, dass man als Radfahrer rechts und links dicht überholt wird. Unsere Idee ist, einfach auf der Rechtsabbiegespur für Radfahrer das Geradeausfahren zu erlauben. Bei der Stadt ist man aber der Meinung, dazu sei eine StVO-Änderung nötig – oder man müsse Platz für eine Radspur schaffen, indem man den rechten Bordstein versetzt, was teuer ist.

» Westlich von Möhringen quert der Weg am Sindelbach die Stadtbahnlinie U5. Die Querung ist sehr unübersichtlich und daher ampelgeregelt. Die Ampel zeigt jedoch oft rot, obwohl keine Stadtbahn kommt – insbesondere bleibt sie noch lange rot, nachdem eine Stadtbahn durchgefahren ist. Das wiederum führt dazu, dass mancher Radfahrer oder Fußgänger bei rot quert, was an dieser Stelle besonders gefährlich ist. Die Ampel muss daher so programmiert werden, dass sie nur rot zeigt, wenn wirklich in kurzer Zeit eine Stadtbahn kommt.

Frank Zühlke

#### Von oben nach unten:

Die Ecke Tübinger Straße/Feinstraße im bisherigen Zustand

Marienplatz: Die Hauptroute 1 führt durch diese Engstelle

Auf der Fahrbahn am Marienplatz gilt Tempo 50

Marienplatz, Südseite: Die Rechtsabbiegespur zum Heschlacher Tunnel ist für Radfahrer geradeaus sehr ungünstig

Weg am Sindelbach: Die Ampel an der U5 zeigt oft rot, obwohl die Stadtbahn längst vorbei ist



# Kairo



**Al-Rehab city Straßenbild:** In den Vororten der reichen Bürger hätten Radfahrer reichlich Platz, genießen aber kaum gesellschaftliche Akzeptanz.



## Eine arabische Megastadt am Rande einer Fahrradrevolution? oder: Kairo – am Rande des arabischen Frühlings?

Radfahren in der Landeshauptstadt Stuttgart ist manchmal kein sonderliches Vergnügen, und die Gründe dafür sind oft genannt worden. Für deutsche Verhältnisse ist die Lage der Radfahrkultur bekanntermaßen ausbaufähig. Wagt man jedoch einen internationalen Vergleich, wird schnell klar, auf welchem Niveau hier (trotzdem zu Recht) gemeckert wird. Eine Reise nach Kairo offenbart unausweichlich und eindrucksvoll, welche bizarre Formen Straßenverkehr annehmen kann.

Der Straßenverkehr der ägyptischen Hauptstadt ist ein gieriges Ungetüm außer Kontrolle, ein System nahe dem Kollaps in einem Spannungsfeld zwischen stetiger, latenter Aggression, untermalt von dauerndem Hupen einerseits und aufmerksamer gegenseitiger Rücksichtnahme zur Vermeidung von Unfällen im allgemeinen Chaos andererseits – muslimische Gutmütigkeit gegen arabisches Temperament. In den Straßen des 18-Millionen-Molochs begegnet man eher Esels- oder Pferdekarren als Drahtesel.

Das Fahrrad erfährt als Verkehrsmittel etwa die Wertschätzung eines Aschenbechers in einem Nichtraucherlokal. Es gibt in ganz Kairo keinerlei Fahrradinfrastruktur und auch keine Zukunftspläne dafür. Mindestens genauso schwerwiegend wie die äußerlichen Gegebenheiten ist allerdings die gesellschaftliche Wahrnehmung des Fahrradfahrens. Da fahrradfahrende Frauen geradezu geächtet werden, gibt es so gut wie keine. Auch unter der männlichen Bevölkerung wird das Fahrrad meist als unsicher (nicht ganz zu unrecht) oder als Zeichen von Armut abgelehnt.

Bei allen Unterschieden zwischen Kairo und Stuttgart gibt es interessante Parallelen, die Anteil an der ausgeprägten Unbeliebtheit des Fahrrades haben: widrige Umweltfaktoren (starke Hitze dort bzw. hügelige Landschaft hier), sowie hoher Prestigestatus und starke Dominanz von Privatautos. „Du kannst keine Frau heiraten, wenn du kein Auto hast“, sagte mir ein ägyptischer Freund halb scherzend, aber ganz zum Lachen war mir nicht zumute. Ein eigenes Auto ist seit der Regierungszeit des „Amerikanizers“ Sadat in den 1970ern immer noch das Prestigesymbol schlechthin. Damals fielen große Teile des einst dichten Straßennetzes Fahrbahnverbreiterungen für die erwarteten Automassen zum Opfer. Eine weitere Parallele zu Stuttgart – und noch heute die Planungsmaxime der ägyptischen Verkehrsverantwortlichen. Dabei könnte das Fahrrad gerade in Kairo, einer der engsten Städte der Welt, einen unschätzbaren

### Von oben nach unten

**Brotransporter:** Frisches Brot kommt am schnellsten auf den Köpfen von waghalsig fahrenden Kurieren von den Bäckern zu den hungrigen Ägyptern.

**Fast-Food-Geschäft mit Lieferrädern:** Von Fast-Food-Läden bis hin zu Apotheken: In den armen Vierteln Kairs sind Fahrräder als Lieferfahrzeuge für (fast) alle Waren noch üblicher als die notorischen Motorroller.

**Gasverkäufer:** Selbst Gasflaschen werden von radelnden Händlern auf der Straße verkauft.

Beitrag zur Reduzierung der Staus beitragen. Außerdem könnte es für Millionen von Armen der Schlüssel zu unabhängiger Mobilität und sogar eine Einkommensquelle sein.

Um Kairo in einem Fahrradklimatest zu bewerten, müssten wohl zusätzliche Negativnoten von 7 bis 10 eingeführt werden. Einen dafür zuständigen AÄFC (Allgemeinen Ägyptischen Fahrradclub) gibt es aber leider nicht. An den Stellen, an denen die Motorisierung bisher vorbeigegangen ist, hält sich allerdings noch immer die Praxis des Warentransports mit steinalten Lastenfahrrädern. In einer bunten Vielfalt verschiedenster Bauweisen dienen sie zum Schrotthandel und zum Verkauf von Bananen, Eiscreme, Gasflaschen usw. Bis heute wird das lokaltypische Fladenbrot von radfahrenden Lieferanten von den Bäckereien quer durch die Stadt befördert. Die radelnden Brotboten balancieren ihre Fracht auf großen Tablettts auf dem Kopf und schlängeln sich in halsbrecherischen Manövern durch die trägen Blechlawinen. Auf wundersame Weise bleiben sie doch immer von Stürzen verschont. Auch einige, zumeist ältere Männer nutzen noch das Fahrrad, um von A nach B zu kommen. Somit existiert in einigen Bezirken immer noch ein dichtes Netz aus klitzekleinen Fahrradverleih- und Reparaturwerkstätten. Jedoch zieht es reihenweise Lieferanten-Radler zum Motorrad, was vor allem als bequemer gilt. Die Flut von billigen chinesischen Maschinen ermöglicht vielen diesen Wechsel.

Fahrradfahren ist in der Nilmetropole also möglich und in bestimmten Vierteln sogar recht angenehm. Es gibt viele kleine Nebenstraßen, die von Bäumen und Häusern beschattet und kaum von Autos befahren werden. Auf den Hauptstraßen hingegen steht der Verkehr üblicherweise still, sodass man mit dem Fahrrad in den meisten Fällen weitaus schneller ans Ziel gelangt. Eine ernsthafte Gefahr geht von den informell betriebenen Mikrobussen aus, die zu Zehntausenden die Menschen befördern und dabei rasen, als gäbe es kein Morgen. Die Fahrer befinden sich normalerweise im Haschischrausch, um das stundenlange Fahren durchzuhalten.

In manchen Stadtteilen Kairos gibt es bedeutend mehr Radfahrer als in anderen. Seit den 80er Jahren sind beispielsweise ganze Stadtteile ungeplant und ohne Baugenehmigungen aus dem Boden geschossen; extrem dicht besiedelte, prekäre Hochhausdistrikte ohne Verbindung an das offizielle Verkehrsnetz. Viele dieser informellen Siedlungen haben für sich genommen schon über eine Million Einwohner – auf einer Fläche, die zwischen der Stuttgarter Karlshöhe und dem Bismarckturm Platz hätte. Die typischen Lehmipisten in solchen Stadtteilen sind für Autos, die die meisten Einwohner sich ohnehin nicht leisten können, oft zu eng, dafür aber schattig und kühl. Hierher passt das Fahrrad ideal. Dank der enormen Bebauungsdichte sind die Distanzen kurz; Handwerker besorgen sich ihre Materialien per Fahrrad in der Nachbarschaft, kleine Läden beliefern ihre Kunden auf dem Zweirad. Viele der „informellen“ Kairoer, die die Mehrheit der Stadtbevölkerung bilden, arbeiten jedoch in den Vierteln der Reicherer, z. B. als Gärtner auf einem Villengrundstück in Al-Rehab, einer vollkommen privat verwalteten, weitläufigen Vorstadt in der Wüste der Kairoer Peripherie. Für den Arbeitsweg



#### Reparaturwerkstatt

Ein loses Netz solcher kleinen Werkstätten und Radverleihe zieht sich durch die Stadt.

müssen sie oft per Bus die gesamte Stadt durchqueren oder, was in vielen Fällen schneller geht, umfahren. In diesen Reichen-Ghettos sind trotz der fabelhaft glatten und ruhigen Straßen aus Prestige-gründen kaum Radfahrer anzutreffen. Hier, umgeben von aufwendig gepflegten und verschwenderisch bewässerten Gärten, wohnen die Autobesitzer, die oftmals in zentral gelegenen Bürotürmen arbeiten. Sie verursachen so die Staus in der überfüllten Innenstadt, die Schuld daran sind, dass die Ärmeren stundenlang in brechend vollen Bussen hochkonzentrierte Abgase atmen müssen. Die Luft riecht oft verbrannt und sämtliche Fassaden sind von einer dicken, dunkelgrauen Rußschicht bedeckt. Über die Feinstaub-Diskussionen hierzulande würde jedem Kairoer die Spucke wegbleiben. Ein weiterer Grund, der Autofahren in Kairo so attraktiv macht: Das Benzin wird vom Staat stark subventioniert und kostet etwa 30 Cent pro Liter, je nach Qualität (<http://www.dw.de/benzinpreis-schock-in-%C3%A4gypten/a-17760352>). Ägypter sind bequem und bevorzugen es, in einem klimatisierten Auto zu sitzen, wenn sie es bezahlen können. Selbst wenn sie mehr stillstehen als fahren – sie haben ja Handys, um sich nicht zu langweilen. An Umweltbewusstsein mangelt es offensichtlich da am meisten, wo die Folgen am deutlichsten spürbar werden. Andererseits fehlen überzeugende Alternativen. Von den drei Metrolinien Kairos ist die jüngste immer noch im Bau. Die Züge sind üblicherweise bis auf den letzten Kubikzentimeter mit Passagieren gefüllt und vor allem für Frauen ein belastender Ort des Unwohlseins.



**Freitagstour:** Bei solchen Gruppentouren sind Frauen und Mädchen sicher vor sexueller Belästigung.



**Straße Freitag morgens:** Freitage sind in der arabischen Welt wie Sonntage in Deutschland; morgens sind die Straßen dann wie leergefegt.

**Straße:** Straßenverkehrsalldag im Kairoer Zentrum.

Aber es kommt Bewegung in die festgefahrene Situation. Auch in Ägypten gibt es politisch Engagierte, die sich z. B. als der „Green arm“ der NGO „Nehdet El-Mahrousa“ für die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel einsetzen. Neben der Auseinandersetzung mit der Regierungsgewalt wollen diese Pioniere durch Kampagnen und Aktionen in der Öffentlichkeit ein Umdenken bewirken. Auch der neue ägyptische Präsident hat zumindest sein Volk dazu aufgerufen, mehr Fahrrad zu fahren und sich selbst schon mehrmals in der Öffentlichkeit beim Radeln gezeigt. Das ist in Anbetracht der gesellschaftlichen Normen in einem arabischen Land absolut sensationell. Der Grund ist klar: Jeder gesparte Autokilometer bedeutet eine Entlastung der Staatskasse, aus der jedes Jahr Milliarden in Kraftstoffsubventionen fließen. Nach einem solchen Aufruf sollten nun aber spürbare Maßnahmen folgen, um die Fahrradnutzung wenigstens sicherer zu machen. Auch am Image des Radfahrens muss mehr als nur poliert werden und vor allem die gesellschaftliche Akzeptanz von Rad fahrenden Frauen sollte dringend Fortschritte machen.

Außerdem entwickelt sich neben den alteingesessenen Klapperradfahrern und -händlern eine kleine neue Parallelwelt: Freitag früh, der Autoverkehr ist relativ ruhig, manche sonst hoffnungslos verstopfte Hauptstraße ist wie leergefegt. Dies ist der Moment für hunderte junge Kairoer, die in zahlreichen selbstorganisierten Gruppen den Straßenraum für ihre Fahrradtouren erobern. Seit der Revolution von 2011, mit der ein Hoffnung spendender Ruck durch das Land ging, sprossen derartige Initiativen wie Pilze. Bis heute hält der Hype an. Es besteht eine gewisse Ähnlichkeit mit den regelmäßigen Touren des ADFC und der Critical Mass.

Zu den bekanntesten Gruppen zählen „GO BIKE“, die „Bike Zone“ oder aber auch „Bescletta“, eine der wenigen Fahrradladenketten, die auf diesem Wege für sich selbst wirbt. Die Präsenz dieser großen Gruppen bewirkt natürlich hohe Aufmerksamkeit und Beachtung von Autofahrern, wie auch in Deutschland nicht immer wohlwollende. Dennoch sind diese Touren ein Beitrag zur Anerkennung des Fahrrades als Verkehrsmittel. Auf den Freitagsfahrten ergeben sich schnell neue Freundschaften zwischen den kontaktfreudigen, zumeist jungen Ägyptern. Sie eint der Mut, Konventionen zu brechen. Für die Teilnehmer steht der Freizeitspaß im Vordergrund, doch die Initiatoren hoffen auch, Anfänger auf diesem Wege dazu motivieren zu können, ihre täglichen Wege zu radeln. Zudem bieten Fahrten in solchen Gruppen von 50 bis 100 Radlern auch Frauen eine Möglichkeit, in der Öffentlichkeit Fahrrad zu fahren, ohne dafür angegriffen oder diskriminiert zu werden. Kann somit die Arbeit dieser Initiativen als Emanzipationsmotor betrachtet werden? Und was können wir in Deutschland von diesen enthusiastischen Aktivisten, aber auch von den vielfältigen traditionellen Lastenradnutzungsformen lernen?

Die momentane Situation ist äußerst dynamisch, was gewaltige Chancen für die Entwicklung des Radverkehrs, aber auch hohe Risiken birgt. Der Aufbau einer landeseigenen Fahrradproduktionsindustrie, eines gemeinsamen Lobbyverbandes und die Vermarktung des Fahrrades als modernes und umweltfreundliches Transportmittel bei den wohlhabenden, westlich orientierten Ägyptern wären erfolgversprechende Schritte. Dann wird Kairo vielleicht eines Tages sogar eine so fahrradfreundliche Stadt wie Stuttgart. Zwinker.

*Eric Puttrowait*

**STADTRAD**  
Fahrräder/Zubehör/Wartung

Fahrradfachgeschäft in S-West  
Gutenbergstr.45A/Ecke Hasenbergstr.  
Tel.:0711-6567199

**„Die Tretkurbel“**  
Gernolf Kopf

- Fachkundige Beratung
- Verkauf von Neurädern
- Ersatzteil- und Zubehörprogramm
- Reparaturservice aller Fabrikate
- Sowie alles rund ums Fahrrad

Eberhardstr. 45, 70736 Fellbach  
Tel. 0711 - 5 78 11 75  
Beuthener Str. 1, 70374 Stuttgart  
Tel. 0711 - 5 28 46 44  
[www.die-tretkurbel.de](http://www.die-tretkurbel.de)

# Unfälle 2014 – was sagt uns die Unfallstatistik wirklich?

**Welche von beiden Aussagen ist richtig? „Bei den meisten Radfahrer-Unfällen sind die Radfahrer selber Schuld“ oder „Bei Unfällen zwischen Radfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern hat meist der andere Verkehrsteilnehmer die Hauptschuld“? Antwort: Beide Aussagen sind streng genommen richtig, die Frage ist nur, wie man die Alleinunfälle bewertet. Genauer sagt die Statistik der Stuttgarter Polizei:**

Von 449 gemeldeten Unfällen mit Fahrrad-Beteiligung waren 97 Alleinunfälle, bei 160 Unfällen mit Unfallgegner war laut Einschätzung der Polizei der Radfahrer der Hauptverursacher, bei 192 der Unfallgegner. Die zweite Aussage trifft diesen Sachverhalt also korrekt. Die erste Aussage, so wie sie in der Presse zu lesen war, ist zwar nicht falsch, es werden aber Äpfel mit Birnen verglichen – bei Alleinunfällen stellt sich die Schuldfrage ja im Normalfall nicht. Sie ist aber dazu geeignet, die Radfahrer als „Rüpelradler“ oder „Kampfradler“ darzustellen, was manche Zeitungen allzu gerne tun. Die Autofahrer lesen das gerne – dann brauchen sie schon kein schlechtes Gewissen zu haben: Dabei wäre es durchaus sinnvoll, die Autofahrer zu einer rücksichtsvolleren Fahrweise aufzurufen als etwa zu schreiben, Radfahrer seien „eher Täter als Opfer“ oder ähnliches. Man kann nicht akzeptieren, dass Autofahrer Radwege zuparken, mit zu geringem Abstand überholen und

beim Abbiegen den „Radfahrerblick“ vergessen.

Wie sieht es aus, wenn man versucht, die Unfälle etwas detaillierter zu betrachten? Der ADFC hatte die Gelegenheit, sich die ca. 80 Fahrradunfälle mit Schwerverletzten mal genauer anzusehen.

Viele der Alleinunfälle geschehen bei der Fahrt bergab, häufig sind Schienen oder Bordsteine im Spiel, auch Alkohol ist eine häufige Mit-Ursache. Es gibt aber auch Stürze, bei denen keine Ursache festgestellt werden kann. Gegen Alleinunfälle können sich Radfahrer am einfachsten schützen: Bergab nicht allzu schnell fahren, auch wenn es gerade so schön einfach ist, schnell voranzukommen. Auch bei der Fahrt in einer Gruppe ist es keine Schande, als Letzter unten anzukommen. Natürlich gilt es bei Schienen immer, besonders vorsichtig zu sein. Auch ein Bordstein darf nicht im spitzen Winkel befahren werden. Und das Fahrrad sollte selbstverständlich nicht als Ersatzfahrzeug herhalten, wenn man sich betrinkt und danach nicht Auto fahren will. Da hilft nur, entweder auf den Rausch zu verzichten oder zu Fuß zu gehen.

Unfälle mit Fremdbeteiligung und Hauptschuld beim Radfahrer haben oft ähnliche Ursachen wie die Alleinunfälle. Hinzu kommen das Nichtbeachten der Vorfahrt und ähnliche Fehler, in zwei Fällen wechselte ein Radfahrer vom Gehweg auf die Fahrbahn, ohne genügend aufzupassen.

Bei den Unfällen, die von anderen

Verkehrsteilnehmern verursacht wurden, sind Fehler beim Abbiegen eine häufige Ursache. Das geschieht jedoch nicht nur auf Radwegen, sondern auch auf Radstreifen oder auf der Fahrbahn. Ganz sicher kann man sich hier nie sein, es gilt der Grundsatz, dass man immer mit den Fehlern anderer rechnen muss. Es kam jedoch recht häufig vor, dass ein Autofahrer beim Ausfahren aus einem Grundstück Radfahrer auf dem Gehweg übersieht – teils auf Gehwegen mit, teils ohne Freigabe für Radfahrer. Auch in letzterem Fall muss ein Autofahrer immer mit radfahrenden Kindern, Skateboards und Rollern rechnen. Gehwege sind also keineswegs sicherer als die Fahrbahn – im Gegenteil. Die Angst, die viele Radfahrer auf den Gehweg treibt, nämlich einfach von einem Auto von hinten angefahren zu werden, ist übrigens nahezu unbegründet. Unter den 80 Unfällen mit Schwerverletzten war dies nur einmal die Ursache, in einer engen Wohnstraße wurde ein alter einarmiger Herr zu dicht überholt und stürzte dabei. Die bessere Maßnahme als auf den Gehweg zu wechseln ist, nicht zu weit rechts zu fahren, so dass man immer noch Spielraum hat, wenn es eng wird. Das hilft auch gegen Tür-Unfälle, die immerhin zweimal schwere Folgen hatten. Bei weiteren zwei Unfällen war übrigens ein Hund die Ursache – einmal auf einem Feldweg und einmal auf einem Radstreifen.

Frank Zühlke

## KOMMENTAR

Sowohl Radfahrern als auch Fußgängern wird von Polizei und Presse vorgeworfen, sich nicht regelkonform zu verhalten, dies wird auf das geringe Ahndungsrisiko zurückgeführt. Dabei sollte aber auch hinterfragt werden, ob es nicht an den einseitig zugunsten des Kfz aufgestellten Regeln liegt. Die Regeln der StVO hatten von Anfang an (1934) die Aufgabe, den Kfz-Verkehr zu bevorzugen und die anderen in die Schranken zu verweisen – auch wenn daran nach und nach einiges geändert wurde. Die Schaltung von Ampeln ist oft einseitig zugunsten der Kfz ausgelegt – Fußgänger und Radfahrer lässt man halt mal auf einer Mittelinsel warten, oder Induktionsschleifen reagieren nicht sicher auf Fahrräder. Insbesondere nachts steht man sich als Fußgänger die Beine in den Bauch, wenn man sich regelkonform verhält: Die Ampel zeigt zunächst „schwarz“ (also kein Licht) für die Autos, aber rot für die Fußgänger. Wenn man drückt, geht für die Autos zunächst ein grünes Licht an, erst später kommt dann gelb, rot, und schließlich das Fußgänger-Grün. Es wäre deutlich besser, auch für die Fußgänger dann zunächst kein Licht zu zeigen, damit diese legal vorsichtig queren können, was nachts bei geringem Verkehr kein Problem ist. Auch tagsüber könnte eine solche „Schwarz-Schaltung“ vielerorts eingesetzt werden, zum

Beispiel wenn nur eine einzelne Spur zu queren ist und der fahrende Verkehr nur aus einer Richtung kommt. Rotes Licht für Fußgänger – und Radfahrer – sollte zuverlässig nur dort eingesetzt werden, wo eine Querung auf Sicht wirklich zu gefährlich ist. Sonst gewöhnen sich die Menschen daran, die Regeln zu missachten und tun dies auch dann, wenn die Befolgung lebenswichtig ist.

Schließlich wird Radfahrern von der Polizei noch dringend empfohlen, einen Helm zu tragen, laut Zeitungsbericht fordert der Polizeipräsident sogar eine Helmpflicht. Die Statistik sagt, 40 % der verunfallten Radfahrer fuhren ohne Helm, 29 % hatten ihn richtig auf, nicht richtig benutzt wurde er von 31 %. Ein gutes Argument gegen eine Helmpflicht wird also gleich mitgeliefert, denn wer seinen Helm nur aus Zwang aufsetzt, wird wenig Wert darauf legen, ihn auch richtig einzustellen. 60 % Helmträger sind außerdem eine sehr hohe Zahl, vermutlich weit höher als die Helmtragequote aller Radfahrer in Stuttgart. Ist Helmtreten also gefährlich? Oder verhalten sich Helmträger riskanter als andere? Tragen sie großteils deshalb einen Helm, weil sie auf dem Fahrrad besonders unsicher sind oder um eine riskante Fahrweise zu kompensieren? Die Antwort weiß vermutlich niemand.

# Landesversammlung:

## ADFC Baden-Württemberg feiert das Fahrrad

Seit 25 Jahren engagieren sich Menschen im Landesverband Baden-Württemberg des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) für das nachhaltige Verkehrsmittel Fahrrad. Bei einem Empfang des Fahrrad-Clubs am Samstag (25. April 2015) anlässlich seiner Delegiertenkonferenz und seines Jubiläums in Stuttgart betonte die Landesvorsitzende Dr. Gudrun Zühlke im Beisein von Ministerpräsident Winfried Kretschmann, kein Verkehrsmittel sei so integrativ wie das Fahrrad, es sei der Gesellschaft und der Umwelt gleichermaßen von Nutzen. Ausdrücklich lobte sie das Engagement des Landes Baden-Württemberg bei der Förderung des Radverkehrs.

Im Radverkehr in Baden-Württemberg gehe es spürbar voran. Die Landesregierung investiere deutlich mehr als die Vorgängerregierung in den Bau und die Förderung der Fahrradinfrastruktur und unterstütze zudem auf vielfältige Weise die nachhaltige Mobilität, sagte die ADFC-Landesvorsitzende vor knapp 100 Delegierten und Gästen.

### **KRETSCHMANN: „FAHRRAD BIRGT EIN GEWALTIGES POTENZIAL“**

„Das Fahrrad ist schon lange nicht mehr der langsame ‚Drahtesel‘, mit dem man sich durch den Straßenverkehr quält. In Baden-Württembergs Straßenverkehr fahren zehn Millionen Räder neben sechs Millionen Pkw“, so Ministerpräsident Winfried Kretschmann. „Das Fahrrad birgt ein gewaltiges Potential, um Feinstaub und Staus, CO<sub>2</sub> und Lärm deutlich zu reduzieren und die allgemeine Lebensqualität zu heben. Radpolitik hat einen zentralen Stellenwert zur Verbesserung des Verkehrsgeschehens, für dessen Kosten und dessen Folgen. Wir brauchen keine autogerechte, sondern eine verkehrsgerechte Stadt durch die Verknüpfung aller Verkehrsträger.“ Es sei ein großer Verdienst des ADFC, seit einem Vierteljahrhundert erfolgreich für den Radverkehr zu streiten, so Kretschmann. Die Landesregierung investiere in diesem und im nächsten Jahr jeweils 27,5 Millionen Euro in die kommunale Radverkehrsinfrastruktur für Radler und Fußgänger. Man wolle 2015 achtzig neue Radwege an Landesstraßen bauen.

Die ADFC-Landesvorsitzende Zühlke kritisierte, dass das Land beim Thema Lang-Lkw eingeknickt sei. Die überlangen „Gigaliner“ würden eben nicht nur auf Autobahnen und autobahn-ähnlichen Strecken fahren, sie müssten ihren Inhalt ja irgendwo abliefern. Auf diesen letzten Kilometern könne es im Mischverkehr zu äußerst



Ministerpräsident Winfried Kretschmann spricht auf der Landesversammlung

gefährlichen Situationen für Radfahrer kommen. Sie forderte das Land auf, nur solche Strecken freizugeben, auf denen eine separate, regelkonforme Radverkehrsführung bestehe.

Auf Bundesebene solle sich das Land für eine fahrradfreundliche Novellierung der StVO einsetzen. Unter anderem müsse es möglich sein, Tempo 30 auf Wunsch der Kommune auf der Durchgangsstraße anzuordnen – auch ohne Nachweis spezifischer Gefahrenstellen.

### **„VERKEHRSPOLITISCH AKTIVER VEREIN“**

Der Gründungsvorsitzende Dr. Witgar Weber gab den Delegierten einen kurzen Abriss über die Entstehungsgeschichte des Vereins, der am 3. Februar 1990 in Karlsruhe aus mehreren bestehenden Bezirksvereinen als „Landesverband“ gegründet wurde. „Wir waren durch das Engagement in verschiedenen Initiativen im Kampf gegen Widerstände gut geschult. Wir wollten auch kein gemütlicher Radlerclub, sondern ein verkehrspolitisch aktiver Verein sein,“ sagte Weber.

Quelle: ADFC-Landesverband Baden-Württemberg



Abstimmung der Delegierten

**5% Preisnachlass**  
für alle ADFC - Mitglieder \*

**ZWEIRAD**  
**WALZ** OHG

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

\*ausgenommen reduzierte Ware, Bücher und Zeitschriften

# Neues aus der Landesbauordnung ...

Was hat die Landesbauordnung (LBO) Baden-Württemberg mit dem Radfahren zu tun. Eigentlich nicht viel – die im November 2014 novellierte Fassung bringt jedoch einige Änderungen, die den Radfahrer zu gute kommen.

So ist künftig bei Wohngebäuden je Wohnung nicht nur ein Kfz-Stellplatz erforderlich, sondern jeweils auch „zwei geeignete wettergeschützte Fahrradstellplätze“. In der LBO steht auch, dass „notwendige Fahrradstellplätze eine wirksame Diebstahlsicherung ermöglichen müssen und von der öffentlichen Verkehrsfläche ebenerdig, durch Rampen oder durch Aufzüge zugänglich sein müssen“.

Leider steht dieser Abschnitt in einem anderen Zusammenhang. Dies wird sicher ebenso zu juristischen Hakeleien führen, wie die sogenannte Öffnungsklausel. Die erlaubt nämlich, auf die Fahrradstellplätze zu verzichten, wenn „diese nach Art, Größe oder Lage der Wohnung nicht oder nicht in dieser Anzahl erforderlich sind“. Dies bietet einen breiten Interpretationsspielraum. Bauherren einer Luxus-Loft in

Stuttgarter Halbhöhenlage wünschen sich eher zwei Kfz-Stellplätze (einen für den Porsche, den zweiten für den SUV der Mieter) – andererseits sind zwei Stellplätze pro Wohnung in einem Altenheim mit überwiegend 1-Zimmer-Appartments vielleicht doch zu viel des Guten. Man kann nur hoffen, dass die noch ausstehende Verwaltungsvorschrift zur LBO hier mehr Klarheit schafft.

Ein weiterer fahrradfreundlicher Punkt ist, dass bei einer Kfz-Stellplatzverpflichtung bis zu einem Viertel der vorgeschriebenen Kfz-Stellplätze jeweils durch vier Fahrradstellplätze ersetzt werden dürfen. Vorsicht: dieser Passus gilt nicht für Wohngebäude, gemeint sind hier „sonstige bauliche Anlagen“ wie z. B. Bürogebäude, Firmen etc.

## ... und was könnte dies bedeuten?

Richtig interpretiert und umgesetzt bedeutet diese Änderung, dass muffige, schlecht erreichbare Fahrradkeller in Wohnanlagen ebenso passé sind, wie die Gitterboxen an Studentenwohnheimen.

Und Fahrradgaragen an Wohngebäuden müssen auch nicht immer hässlich und eintönig sein, wie z. B. die im öffentlichen Bereich aufgestellten Fahrradboxen. Gut, sie erfüllen ihren Zweck und wir sind dankbar, wenn es sie gibt. Aber Hand aufs Herz, wer würde sich so eine Fahrradtonne in den eigenen Vorgarten stellen?

Es gibt Fahrradgaragen, die auch optisch einiges hergeben und dabei „sichtbar“ Werbung für umweltfreundliche Fahrradmobilität machen – gerade im Vorgarten.

Einfach mal im Internet den Suchbegriff „Fahrradgarage“ eingeben – die Auswahl ist groß!

Für Häusles-Besitzer, Wohnungsbau-genossenschaften, Eigentümergemein-schaften und Hausverwaltungen gibt es eigentlich keinen Grund, abzuwarten bis neu gebaut wird – man kann jetzt schon das Umfeld für die Bewohner fahrrad-freundlicher gestalten.

*Cornelius Gruner*

## Beratung und Bestellung

Fon: 0251 618 999 42

Mail: [info@cervotec.de](mailto:info@cervotec.de)

Fahrradgaragen

Zweiradständer

Erweiterungen

Überdachungen

Edelstahl-Fahrradgaragen von Cervotec schaffen geschützte Stauräume für Räder, die sich elegant in jede Kulisse einfügen.

[www.cervotec.de](http://www.cervotec.de)

**CERVOTEC**  
Funktionelle Fahrradgaragen mit Stil

## – ein Erfahrungsbericht

Einer dieser ersten Freitage im Monat. Manch einer steht am Straßenrand oder sitzt wartend im Auto und fragt sich: was soll das eigentlich? Warum fahren da gerade mehrere Hundert Radfahrer an mir vorbei? Und wenn er dieses Schauspiel schon mehrmals beobachten durfte, mag er sich fragen: warum machen die das Monat für Monat aufs Neue?

Die Antwort ist einfach: es muss sein! Die Critical Mass stellt die geltende Hackordnung auf unseren Straßen auf den Kopf: Plötzlich ist das Auto seiner eingebauten Vorfahrt beraubt und der Radverkehr hat Vorfahrt. Die im Alltag an den Rand gedrängten Radfahrer erobern sich ein Stück Straße zurück – und das fällt auf! Vor allem in einer Stadt wie Stuttgart, die sich seit Jahrzehnten vom Autoverkehr beherrschen lässt wie kaum eine andere deutsche Metropole.

Für zwei Stunden gehört die Straße uns Radfahrern. Wir sind die Critical Mass: Wir zeigen, wie einfach und selbstverständlich man sich auf Stuttgarts Straßen mit dem Fahrrad bewegen kann. Wir machen sozusagen nichts anderes als Werbung fürs Radfahren. Und zwar nicht draußen im Grünen beim Sonntagsausflug, sondern mitten in der Stadt, in der Höhle des Löwen, im Berufsverkehr. Ganz nebenbei entsteht bei dem einen oder anderen Mitfahrer oder auch Zuschauer die leise Ahnung: es könnte eigentlich immer so aussehen. Wir beginnen uns zu fragen: warum dominieren Kraftfahrzeuge den öffentlichen Raum? Warum können wir uns als Fußgänger und Radfahrer nicht ungefährdet durch die Innenstadt bewegen? Wo die Critical Mass auftaucht, entsteht sofort ein völlig neues Bild: kein Motorenlärm, keine Abgase und keine Gefahr. Statt dessen: leises Dahingleiten, entspannte Gesichter, Euphorie.

### **DIE CRITICAL MASS IST EINE ERFAHRUNG, IM WAHRSTEN SINNE DES WORTES.**

Wie jede andere Bewegung hat auch die Aktion in Stuttgart einmal klein angefangen. Die ersten Nadelstiche setzten aufmüpfige Radfahrer bereits im Jahr 1999. Nach langen Jahren im Dornröschenschlaf wurde die Sache im Mai 2010 von einigen Aktiven wiederbelebt – und seitdem sind wir am Ball, oder besser: auf der Straße. Wir leben von den Mitfahrenden und deren Erfahrungen, die sich herumsprechen und wiederum neue Leute auf die Aktion aufmerksam machen. Und ich würde sagen: die Masse kann gar nicht groß genug werden!

Denn die Critical Mass ist eine besondere Plattform. Wir sind alle auf irgendeine Weise Radfahrer, klar – und hier trifft man das ganz breite Spektrum: den Radkurier ebenso wie den Gelegenheitsradler, den Oldtimerliebhaber, den Downhilller, Rennradler, Fixedgear-Junkie, Klappradler oder den Lastenradfahrer. Jeder hat seine eigene Sichtweise des Verkehrsgeschehens und damit auch ganz unterschiedliche Beweggründe, sich an dieser Aktion zu beteiligen. Die gemeinsame Runde durch die Stadt ist eine gute Gelegenheit, sich darüber auszutauschen.

Die einen wollen einfach ihrer Freude am Radfahren Ausdruck verleihen, andere suchen und genießen den Austausch mit Gleichgesinnten. Wieder andere sehen den Schwerpunkt in der politischen Aussage: „Reclaim the streets!“ Und fast alle eint das Anliegen, dem Fahrrad als Verkehrsmittel wieder den Stellenwert zu verschaffen, den es schon einmal hatte – das war vor der großen Motorisierungswelle im sogenannten Wirtschaftswunder.

Das Fahrrad erlebt in unseren Städten zurzeit ein wahres Revival. Das mag an gestiegenem Umweltbewusstsein liegen, an verstopften Innenstädten oder steigenden Benzinpreisen. Es könnte aber auch etwas damit zu tun haben, dass immer mehr Menschen dieses praktische Fortbewegungsmittel wieder neu für sich entdecken. Nach einer langen Durststrecke, so scheint es, werden Radfahrer nicht mehr als Öko-Ideologen verunglimpft, sondern eher als Vorreiter einer neu aufgelegten Mobilitätskultur gesehen. Einer Kultur, die allen Verkehrsteilnehmern und darüber hinaus allen Stadtbewohnern zugutekommt: Im Idealfall florierende Innenstädte, saubere Luft und mehr Lebensqualität. Dass wir in Stuttgart von diesem Ziel noch weit entfernt sind, weiß jeder, der die Stadt nicht nur durch die Windschutzscheibe wahrnimmt. Und dass wir dieses Ziel erreichen können, das weiß jeder, der einmal bei der Critical Mass mitgefahren ist.

*Alban Manz*



Jeden ersten Freitag im Monat treffen sich die Fahrer beim Feuersee.

# Fahrradgottesdienst auf dem Kirchentag

Anfang Juni fand in Stuttgart der Deutsche Evangelische Kirchentag unter der Losung „damit wir klug werden“ statt. Es ist bereits eine Tradition, dass beim Kirchentag Nachhaltigkeit als wichtiges gesellschaftliches Thema eine große Rolle spielt. Daher ist auch ein Fahrradgottesdienst fester Bestandteil von Kirchentagen. In diesem Jahr wurde er unter dem Motto „Du stellst meine Räder auf weiten Raum“ – frei nach dem Wort aus Psalm 31,9 – von den Bietigheim-Bissingener Pfarrern Stephan Seiler-Thies und Eva Schury und dem aus Hamburg eingeladenen Prediger Michael Stahl organisiert.

Ein Fahrradgottesdienst bringt eine Anfahrt mit dem Rad mit sich. Von weit her kamen Gruppen zum Kirchentag mit dem Rad angereist, zum Beispiel aus Hamburg in zehntägiger Fahrt oder aus München auf der Brot-für-die-Welt-Spenden-Tour. Im Raum Stuttgart gab es zwölf verschiedene Startpunkte, um gemeinsam zum Gottesdienst auf dem Schlossplatz zu radeln. Allein aus Feuerbach haben 19 Mitglieder der dortigen Kirchengemeinden bei hochsommerlichen Temperaturen die Strecke zurückgelegt.

Ein Fahrradgottesdienst bringt eine politische Botschaft. Die ADFC-Landesvorsitzende Gudrun Zühlke zeigte am Beispiel der Städte Freiburg und Stuttgart, wie unterschiedlich die Einstellung zum Fahrrad sein kann und dadurch die Infrastruktur beeinflusst wird. Dennoch forderte Gudrun Zühlke uns Stuttgarter auf, nicht auf Baumaßnahmen zu warten, sondern bereits jetzt fahrbare Wege zu suchen. Denn „Radfahren kann man in jeder Stadt“. Verkehrsminister Winfried Hermann bestätigte die Absicht Baden-Württembergs, ein fahrradfreundliches Land zu werden. Ausgehend vom

Verkehrsminister Hermann, Vorstand ADFC Stuttgart Gruner und Pfarrer Seiler-Thies und Schury beim Gottesdienst



aktuellen Radverkehrsanteil von nur 6% in Stuttgart sieht er hier noch viel Luft nach oben. Ihm geht es darum, Raum für den Radverkehr zu schaffen, auch wenn da „mal ein paar Parkspuren weichen müssen“.

Ein Fahrradgottesdienst bringt eine Predigt über das Unterwegssein. Am Beispiel der Critical Mass zeigte Prediger Michael Stahl, welche kraftvolle Bewegung, welches starkes Selbstbewusstsein viele Radler trotz aller Hemmnisse im Alltag bereits entwickeln konnten. Gemäß dem Psalmwort, mit dem der Gottesdienst überschrieben war, rief er dazu auf, nicht aufzugeben und immer wieder die schönen Seiten des Radfahrens, die schönen Erlebnisse im Gedächtnis zu behalten. Dieses Lebensgefühl hilft, immer wieder Grenzen zu überwinden.

Ein Fahrradgottesdienst bringt Segen: Der Gottesdienst schloss mit dem Segen für alle Radfahrerinnen und Radfahrer und alle, die unterwegs sind. Ein Gedanke ging dabei besonders an die vielen Flüchtlinge, die sich ihre Reise, ihren Weg nicht aussuchen können und nun hier vor Ort Unterstützung benötigen.

Für viele von uns war dieser Gottesdienst eine beeindruckende Veranstaltung, die viele Gedanken miteinander verband, die sonst selten zusammenfinden.

Stefan Tumback

**KURZ-WEIRAEDER.DE** **60 Jahre Tradition**

**STARK IM SERVICE**  
**Bikes – Pedelecs**  
**Zubehör**  
führender Marken

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

**stadtmobil**  
carsharing

Das eigene Auto können Sie sich sparen.

„Ich habe kein eigenes Auto, aber immer das Richtige.“

Umweltfreundlich, kostengünstig, flexibel.



0711 94 54 36 36 · stadtmobil-stuttgart.de

# Anradeln 2015

Die Wettervorhersage versprach für den 29. März, unseren traditionellen Anradel-Termin, nichts Gutes: Regen, Sturm und kühle Temperaturen waren für den Tag der Zeitumstellung angekündigt. Zum Glück war es morgens trocken, und so fanden sich gegen 11 Uhr doch gut 30 Radenthusiasten auf dem Schlossplatz ein, um – entsprechend ausgerüstet – dem Wetter zu trotzen. Und es hat sich gelohnt. Trotz bedrohlich starker Bewölkung blieb es überwiegend trocken, und die Touren konnten, von einem kurzen Schauer abgesehen, wie geplant zu Ende geführt werden.

Die sportliche Tour mit ca. 90 km führte an die Fils, durch das Nassachtal, über den Schurwald und entlang der Rems wieder zurück nach Stuttgart.

Ludwigsburg war das Ziel der mittleren Tour, für die sich die meisten Mitfahrer entschieden hatten. Ihnen wurde eine reizvolle Strecke mit etwa 50 km und eine gemütliche Einkehr am barocken Marktplatz geboten.

Die Tour der Naturfreunde Radgruppe führte unter dem Motto „Stuttgart – tierisch gut“ zu diversen Orten in Stuttgarts Mitte, im Westen und Süden, im Schlossgarten, am Neckar und Max-Eyth-See, bei denen Tiere eine Rolle spielten, entweder als Kunstobjekt, mit einem historischen Hintergrund oder auch als lebende Wesen.

*Hans-Günther Kehm*

---

Die Tourenleiter stellen ihre Touren vor

Fotos: Hans-Günther Kehm





## ABENDTOUR MIT „RÜCKENWIND“



Die Möglichkeit, ein Pedelec zu testen, ist sicher nichts Besonderes, dabei mit netten Leuten gemeinsam unter fachkundiger Anleitung auf eine abendliche Tour zu starten dagegen schon.

An einem Mittwochabend im April waren fünf Neugierige auf der ersten von drei **Pedelec-Schnuppertouren** unseres Tourenprogramms mit Michael Lausterer im Rot- und Schwarzwildpark unterwegs. Nach kurzer Einweisung ging es gleich richtig steil bergauf. Die Hasenbergsteige wurde mit Leichtigkeit erklommen. Und auch auf dem etwas unweg-samen Blauen Weg und auf teils steinigen Waldwegen hatte man keine Mühe. Es machte einfach Spaß. Bärenschlössle, Bernhardsbach, Schloss Solitude und das Wildschweingehege waren die Stationen, bevor es dann zum krönenden Abschluss ohne größere Anstrengung auf den Birkenkopf ging. Anschließend konnte man es auf den vier Kilometern zum Ausgangspunkt auch ohne Motor zweihundert Höhenmeter abwärts rollen lassen.

Alle waren von der Tour begeistert und hatten sich schnell mit den ausgewählten Rädern angefreundet. Und die Bezeichnungen der Unterstützungsstufen von Eco über Tour und Sport bis Turbo sind nun keine Fremdwörter mehr. Es war eine tolle erste Erfahrung und das Schnuppertour hat sich gelohnt.

Am Samstagnachmittag, 19. September, bietet sich nochmals die Gelegenheit, an einer Schnuppertour teilzunehmen.  
**[www.adfc-tour.de/zeige\\_tour.php?id=34482](http://www.adfc-tour.de/zeige_tour.php?id=34482)**

*Fotos und Text: Hans-Günther Kehm*

**'s Rädle**  
Fahrräder+Service

Schönbuchstraße 6  
70771 Leinfelden-Echterdingen  
Telefon: 0711 - 504 798 60  
E-Mail: [s-raedle-le@web.de](mailto:s-raedle-le@web.de)

**Öffnungszeiten:**  
Mo – Di, Do – Fr  
9.30 – 13.00 Uhr & 14.00 – 18.30 Uhr  
Samstags 9.30 – 13.00 Uhr  
Mittwochs geschlossen



**[www.s-raedle.de](http://www.s-raedle.de)**

# Kleine Highlights im Südwesten

Seit vielen Jahren bietet der ADFC Stuttgart immer im Frühjahr in unserer näheren Umgebung die „Kleinen Highlights“ an. Wie der Name verrät, kommen wir auf diesen Touren durch kleine, aber feine Gegenden und an interessante Orte, die nicht jeder kennt, die nicht unbedingt spektakulär, aber ausgesprochen schön sind, wo man schon immer mal oder endlich mal wieder hin wollte. Bei rund 100 km Länge kam im Laufe der Jahre einiges zusammen.

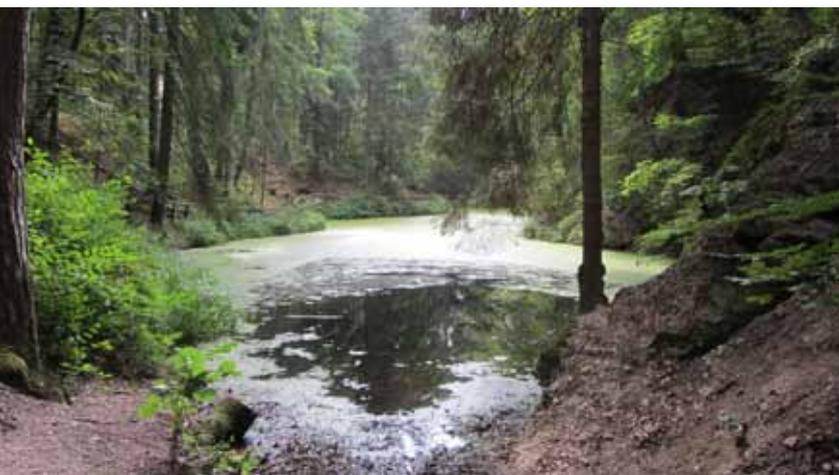
Am 25. April waren wir unterwegs zu den Highlights im Südwesten. Mit denkbar schlechter Wetterprognose und beim Start in Leonberg von den ersten Regentropfen begrüßt, radelten wir zu neun und waren uns einig: Bei schönem Wetter kann jeder, wir können auch bei Nieselregen. Und da so viel Zuversicht meist belohnt wird, beschränkten sich die Niederschläge auf wenige kurze Schauer und wir hatten nicht nur wettertechnisch einen wunderschönen Tag.

Unmittelbar nach dem Leonberger Stadtgebiet begrüßte uns plätschernd die Glems und begleitete uns ein Stück Richtung Silberberg. Anschließend übernahm der kleine Wasserbach und führte uns durch ein schönes Naturschutzgebiet, in dessen Tümpeln im Sommer die Seerosen blühen. Vorbei an einer gar nicht so kleinen Doline im Wald zwischen Rutesheim und Perouse kündigten blühende Schlehenhecken das Heckengäu an und wir rollten mit bestem Blick auf Merklingen und



seine trutzige Kirchenburg hinunter ins Würmtal. Viel getan wurde hier für die Flussrenaturierung und aus dem ehemals kanalähnlich anmutenden Fließgewässer wurde wieder ein naturnaher, für viele Tiere und Pflanzen, aber auch für das menschliche Auge attraktiver Fluss. Weil der Stadt mit Kopfsteinpflaster, Stadtmauer und Türmchen lud zum Bleiben ein, doch das verschoben wir auf ein anderes Mal. Bei Schafhausen erwartete uns Wacholderheide, jahreszeitlich noch ein bisschen zu früh für Schmetterlinge und Enzian, aber was hindert uns daran, auch hier noch einmal herzukommen?

Nachdem wir Ehningen hinter uns gelassen hatten, grüßte schon von weitem die Kirche im Hofgut Mauren. Seit dem 14. Jahrhundert gibt es hier eine Pilgerkapelle, um 1450 wurde die jetzige Kirche im spätgotischen Stil erbaut. Der Hofladen lockt mit leckeren Produkten und ein interessantes Kulturprogramm mit bester Unterhaltung. Beim Anstieg auf den Schönbuch führte eine Absperrung wegen eines Mountainbike-Rennens zu kurzer Irritation. Doch da der Start erst für 14 Uhr angesetzt war und wir deutlich früher dran waren, hatten wir Glück und konnten unsere vorgesehene Strecke hinauf zum Herrenberger Naturfreundehaus und zum Kayher Sattel mit dem OK der Veranstalter radeln. Wunder schön ist der Buchenwald im Schönbuch, wunderschön die Aussichten, und vor der rasanten Abfahrt nach Kayh war es dann auch Zeit für unsere mittägliche Picknickpause. Wenn dabei der Blick vom Schönbuchtrauf über die blühenden Streuobstwiesen in der Ebene schweift,



wenn in ungezählten Grüntönen die jungen Blätter an den Hangwäldern leuchten, die Sonne scheint, die Spechte rufen, der Flieder duftet – dann braucht es eigentlich keinen Urlaub irgendwo weit weg. Dann ist es einfach paradiesisch schön in unserer unmittelbaren Umgebung.

In Reusten mündet der Kochhart nach 8 km in die Ammer. Viel Wasser spendet der Bach nicht, denn im verkarsteten Untergrund versickert das meiste Wasser, und so ist der Kochhartgraben in weiten Teilen ein Trockental. Auffällig und ungewöhnlich ist dieser tiefe Geländeeinschnitt mit seinen buckligen Hängen, Felsen und Magerrasen, die im April und Mai mit blauen Scilla und leuchtend violetten Küchenschellen übersät sind. Anschließend blühen Knabenkraut, Enzian und Silberdistel. Ein absolutes Kleinod! Weiter geht es nach Wendelsheim zum Märchensee. Entstanden ist dieser See durch einen Wassereintritt im stillgelegten Schiffsandstein-Steinbruch. In idyllischer Lage zwischen hohen Felswänden finden hier viele Amphibien ungestörte Laichplätze und in den warmen, trockenen Steinen seltene Pflanzen eine Heimat.

Nach steilem Anstieg, den früher oder später jeder von uns nur schiebend bewältigte, standen wir auf dem Kapellenberg. Auch wenn uns die Wümlinger Kapelle nicht zu einem Gedicht inspiriert hatte und die legendäre Aussicht auf die Schwäbische Alb leider etwas eingetrübt war, haben wir dieses schöne Fleckchen doch sehr genossen. Abwärts durch die Streuobstwiesen, ein Stück auf dem Neckarradweg, und wir erreichen die engen Altstadtgässchen der Bischofsstadt Rottenburg. Goethe war nicht hier, aber die Kelten und die Römer, die uns hier eine gut erhaltene, 32 Meter lange Toilettenanlage hinterlassen haben, deren luxuriöse Ausstattung noch heute erkennbar ist und zu einer ausgesprochen interessanten und amüsanten Besichtigung einlädt. Sehenswert natürlich auch der Dom St. Martin, mit seinem 58 m hohen Turm das Wahrzeichen der Stadt. Unsere Fahrt führt uns nun am Kloster Weggental vorbei. In die sanften Weinberge des Tals schmiegt sich das kleine Kirchlein ausgesprochen male- risch hinein. Um die Innenausstattung zu mögen, sollte man allerdings absoluter Barockfan sein.



Allmählich ging unsere Radtour zu Ende und nach knapp 100 km und gut 1.000 Höhenmetern erreichte unser kleines Grüppchen kurz vor 18 Uhr den Bondorfer Bahnhof. Und der erfreulicherweise pünktlich fahrende Zug brachte uns zurück nach Stuttgart.

*Fotos von Lynn Hiel  
Bericht von Hiltrud Neumann*



# 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](mailto:radundreisen@t-online.de)  
[www.radundreisen.de](http://www.radundreisen.de)



# Bergauf – Bergab am Rand der Schweiz

Wer am Bodensee aufwächst, muss einmal dem Rhein zu seinen Ursprüngen folgen. So stand für mich fest, die Tour am Bodensee zu beginnen und rheinaufwärts loszuradeln.

Von Stuttgart mit dem Zug gut erreichbar ist Lindau – wer dann mit dem Zug weiter in die Schweiz will, muss mehrfach umsteigen und sich mit der grenzüberschreitenden Fahrradmitnahme auseinandersetzen. Doch ab Lindau kann man sich mit dem Rad am See gut einfahren über Bregenz und die Achmündung bis nach St. Margarethen. Die Strecke bis Chur hatte ich allerdings von einer früheren Tour her als recht langweilig in Erinnerung. Der Radweg verläuft schnurgerade auf dem Damm am Rhein. Auf dem ansonsten gut ausgebauten und beschilderten Weg kommt im letzten Teil noch die Autobahn dazu. Darum nahm ich für diesen Abschnitt kurzerhand noch einmal den Zug, um mich gleich dorthin zu begeben, wo Fluss und Berge aufeinandertreffen.

Von Chur aus führte mich der Radweg gleich weg von allen Straßen durch Wald und Wiesen, mal am Rhein und mal oberhalb des Rheins. Ein Höhepunkt der Tour folgt gleich hinter Thusis mit der Via Mala, der „schlechten Straße“. Tief hat sich der Fluss in den Fels gegraben und eine sehr enge Schlucht hervorgebracht, durch die sich bereits die Römer gekämpft haben. Dank der Kunstbauten aus verschiedenen Epochen hatte ich es natürlich

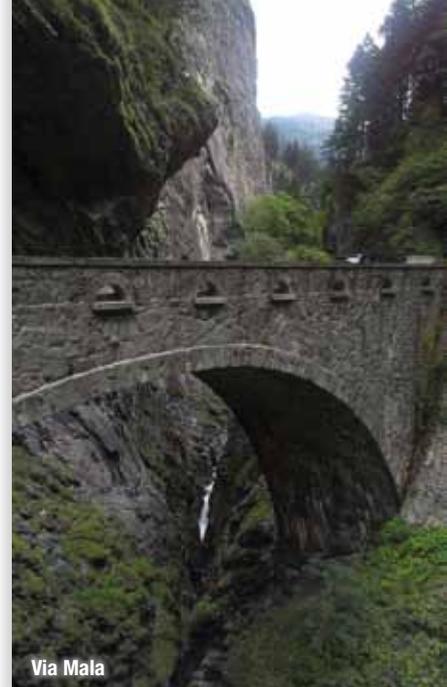
deutlich leichter, doch eindrucksvoll war das Erlebnis immer noch.

Oben angekommen öffnet sich das Tal plötzlich wieder weit in eine idyllische Schweizer Landschaft mit Bergen und kleinen Dörfern. Eines davon ist Zillis, das für seine Kirche St. Martin berühmt ist. Die romanische Bilderdecke dieses Kirchleins besteht aus 153 einzelnen detailliert gezeichneten Bildern, die eine wirklich erstaunliche Welt aus christlichen Szenen und fantastischen Fabelwesen erschaffen.

Am Übergang zum nächsten Talabschnitt steigt der Weg an nach Rofla. Hier steht ein Gasthaus, das auch früher schon Reisenden auf dem Weg nach Italien Unterkunft bot. Nachdem Ende des 19. Jahrhunderts die Gotthardbahn eröffnet wurde, waren diese allerdings nicht mehr so zahlreich, so dass ein neues Geschäftsmodell gefunden werden musste. Um weiterhin Gäste in das Tal zu locken, sprengte der Wirt in sieben Wintern einen Weg in den Fels hinter dem Wirtshaus, um einen Wasserfall touristisch zu erschließen.

Meine erste Etappe konnte ich im Ort Splügen am Fuß des gleichnamigen Passes beschließen. In der Tradition der Poststationen gibt es einige kleinere Hotels, da hier bereits seit jeher Menschen vor der Alpenüberquerung Station machten.

Ausgeruht nahm ich am nächsten Tag die Passüberquerung in Angriff. Ich verließ den jungen Rhein, dessen Ursprung nur wenige Kilometer oberhalb von Splügen im Gebiet des San Bernardino liegt und radelte auf einer nahezu ausgestorbenen Passstraße



Via Mala

St. Martin – Zilles



Splügenpass





Palü Gletscher



Passhöhe Maloja

gen Italien. Die Passhöhe war auf der kleinen und kurvigen Strecke bald erreicht und es eröffnete sich ein grandioser Blick nach Süden. In einer großartigen Abfahrt fährt man 1.800 Höhenmeter bergab. Wie im Zeitraffer verändert sich das Klima und die Vegetation. Von kargen, verschlafenen Bergdörfchen kommt man zu lebendigen Orten bis in die kleine Stadt Chiavenna mit ihrem historischen Ortskern. Von der Strenge der Berge geht es in die Leichtigkeit südländischen Lebens. Hier muss man einfach ein wenig verweilen.

Überraschend fand ich im Ort einen Radwegweiser und tatsächlich: am Ortsausgang beginnt ein perfekt ausgebautes Radweg ins Bergell. Stutzig wurde ich, als mir ein Radlerpärchen entgegen kam, das ich vorher überholt hatte. Doch trotz dieses kleinen Umwegs erreichte ich die Schweizer Grenze sehr komfortabel. Ab hier finden die zu Teer geronnenen Fördergelder der EU ihr abruptes Ende und es geht ein Stück auf der Straße weiter. Richtig interessant wird die Strecke noch einmal am Maloja-Pass. Über knapp 400 Höhenmeter windet sich die Straße in engen Kehren den steilen Hang hinauf, so dass man von oben die ganze Strecke überblicken kann. Mit ihrem markanten Hupzeichen verschaffen sich die Postbusse Respekt und vor allem Platz in den Kehren. Dem kümmerlichen Ton eines riesigen Reisebusses war dies auf der Fahrt ins Tal nicht vergönnt, so dass er am Ende einer Kehre vor der sich bergwärts windenden Autoschlange stand und nun keiner mehr vorankam – fast keiner. Ohne von einem weiteren Fahrzeug überholt zu werden, erreichte ich gemächlich die Passhöhe.

Am nächsten Tag gönnte ich mir das wunderschöne Engadin bis zur Passhöhe des Berninapasses. Ab Sils gibt es auch hier eine offizielle und gut ausgebaute Radstrecke zwischen Wiesen und Wäldern und entlang der Seen im Engadin. Der Reiz des ebenen (!) Weges lag für mich aber eindeutig in den wunderbaren Ausblicken auf die Bergwelt des Engadins. Um dies noch stärker erleben zu können, machte ich einen Abstecher zum Morteratsch-Gletscher, der auf einem bequemen Weg erreichbar ist. In meiner Jugend war ich schon einmal hier und so staunte ich, wie weit man inzwischen laufen muss, um die Zunge des Gletschers zu erreichen. Doch obwohl ihm das Klima hier schon viel genommen hat, ist dieser Gletscher immer noch sehr eindrucksvoll.

Ein weiterer Ausflug von der Passhöhe Bernina führte mich zum Berghaus Sassal Mason. Nach Norden sieht man von der bewirtschafteten Aussichtsterrasse direkt auf den wilden Palügletscher. Nach Süden öffnet sich der Blick ins Puschlav und auf ein UNESCO-Weltkulturerbe: die Berninabahn. Wie auf einer Modelleisenbahn haben die Ingenieure viele Gleise auf wenig Platz untergebracht, um die gewaltigen Höhenunterschiede zu überwinden. Seit 1910 verbindet diese höchste und steilste Bahn der Alpen ohne Zahnstange St. Moritz im Engadin mit Tirano in Italien über eine gewundene Strecke mit vielen Tunnels und beeindruckenden Brückenbauten.

Meine letzte Etappe sollte mich nun wieder zurück ins Rheintal führen. In gefühlter eisiger Kälte ging es früh am Morgen den Berninapass hinunter bis zur Abzweigung ins Tal von Livigno. Anders als viele andere Touristen wollte ich in diesem zollfreien Gebiet allerdings nicht Benzin, sondern wärmende Sonnenstrahlen tanken. Die gab es reichlich und so kam ich auf einem perfekt ausgebauten Radweg entspannt voran. Am Ende des Livigno-Sees wurde das Fahrrad verladen auf den Bike-Shuttle-Bus, der mich durch den Tunnel in den Nationalpark der Schweiz brachte.

Hier hatte sich die Landschaft wieder völlig verändert. Der Wald roch nach Sommer. Die Natur leuchtete in den kräftigsten Farben. Die Strecke bot immer wieder schöne Ausblicke auf das Unterengadin, in dem es sich angenehm und ziemlich autofrei Rad fahren lässt. Auf meinem Weg zum Rhein verließ ich diese Idylle jedoch bald wieder und kämpfte mich noch einmal zu einer wilden Bergwelt hinauf: der des Flüelapasses auf 2400 Meter über dem Meer. Der See auf der Passhöhe hatte einige Angler angelockt. Die alte Poststation zeugte nicht nur von der historischen Bedeutung der Strecke, sondern war auch ausgesprochen gut besucht.

In einem langgezogenen Tal ging es nun in rasanter Fahrt bergab. Einige Radsportteams kamen mir ebenfalls rasant bergauf entgegen. Und rasant änderte sich auch die Landschaft auf den 1800 Höhenmetern, die zwischen dem Pass und der Rheinebene liegen. Nach der spärlichen Vegetation auf der Passhöhe wurden die Büsche und Bäume schnell größer bis zu den bewaldeten Hängen rund um die mondänen Wintersportorte Davos und Klosters. Von dort folgte ich dem Radweg durch das Prättigau in stetem Auf und Ab der Landquart bis zu meinem Zielort Landquart.

*Stefan Tumback*



Puschlav – Berninabahn

# Radeln mit Unterstützung

Fahrräder mit elektrischer Unterstützung sind inzwischen überall angekommen. Auch im ADFC, auch unter den Aktiven. Viele aber haben einfach so gekauft, ein, zwei Probefahrten, ein Gespräch unter Freunden, dann war klar, wohin die Reise geht. Wie beim normalen Rad gilt aber auch hier: informieren, messen, testen, und das, wenn möglich, ausführlichst.

Ein Rad mit Unterstützung – ob E-Bike (fährt auch ohne menschliche Kraft bis 20 km/h), Pedelec (unterstützt in verschiedenen Stufen bis höchstens 25 km/h), oder S-Pedelec (unterstützt bis 45 km/h) – muss auch alle Kriterien eines Fahrrads erfüllen: von der Ausstattung, die das Gesetz vorsieht, über die Extras, die dabei sein sollten, bis zur ergonomischen Gestaltung. Wer nur nach Leistung kauft, kann trotz Unterstützung nach wenigen Stunden körperliche Beschwerden bekommen.

Die höchste Aufmerksamkeit gilt immer noch dem magischen Dreieck Akku, Motor und Steuerung. Warum aber kommen die Menschen zum ADFC und stellen Ihre Fragen? Sicher gibt es einige positiv herausragende Fahrradhändler, die in der Lage sind, Fragen richtig und ausführlich zu beantworten. Aber alle Läden haben den grundsätzlichen Nachteil, dass sie in der Regel nur über das sprechen, was im Laden steht und auch zu verkaufen (sprich lieferbar) ist. Wer den Hersteller X oder den Antrieb Y nicht führt, wird Sie kaum darauf hinweisen, dass genau das für Sie das Richtige sein könnte.

## DER ANTRIEB

Drei verschiedene Möglichkeiten bietet das Fahrrad, den Antrieb zu platzieren: im Vorderrad, im Hinterrad oder als Mittelmotor, der die Kette direkt antreibt. Jedes dieser Systeme hat Vor- und Nachteile und man kann sich an vieles gewöhnen. Die meisten Anhänger hat die Variante Mittelmotor und mittig untergebrachter Akku. So bleibt die Gewichtsverteilung erhalten, das Rad ist lediglich schwerer. Bei Vorder- und Hinterradantrieb ist das System aus der Balance, das Vorderrad wird entweder ungewohnt leicht, oder ungewöhnlich schwer und unhandlich.

Bei den lange am Markt befindlichen Mittelmotoren sticht der Antrieb von Panasonic durch lange Erfahrung, ein ausgereiftes Konzept, große Vielfalt und Zuverlässigkeit hervor. Mit diesem Antrieb hat man eine breite Auswahl an Herstellern, und mit unterschiedlichen Schaltungen auch für jede Topographie die passende Ausstattung. Die große Konkurrenz heißt Bosch ...und Shimano! Noch vor nicht allzu langer Zeit war Shimano nur mit verschiedenen Fahrradteilen am Markt, allerlei Zubehörlieferanten rundeten das Programm ab. Mit seiner zweiten Antriebsgeneration STEPS ist Shimano aber ein guter Wurf gelungen. Ebenso im Tretlagerbereich zu finden ist dieser Motor eine angenehm zu fahrende Variante, natürlich in verschiedenen Stufen unterstützend, und mit einer leicht zu verstehenden Bedienung an beiden Seiten des Lenkers. Kombiniert mit der elektronischen Nabenschaltung eliminiert der STEPS-Antrieb auch manches scheinbar unlösbare Problem wie z. B. das schwierige Schalten am Berg unter Last. Und bei Stillstand an der Ampel schaltet die Elektronik automatisch in einen kleinen Gang. Klasse!

Unbestrittener Platzhirsch ist aber Bosch. Klar, wer hat nicht Heimwerkergeräte oder Küchenmaschinen des Giganten aus Stuttgart im Haus? Mit diesem Vertrauensbonus ist den Ingenieuren ein guter Wurf gelungen. Ein Motor, der auch (gedreht) oberhalb des Tretlagers und damit besser geschützt angebracht werden kann. Ein kraftvolles Motorenmanagement, bei dem jede/r in feinen Abstufungen seinen persönlich optimierten Unterstützungsmodus findet. Und eine Steuerung, die aus knapp 400 Wattstunden „das Optimale“ rausholt.

Der Motor allein macht es aber nicht aus. Entscheidend ist die Steuerung, die aus dem Potenzial von Akku und Motor das Optimum herausholt. Wenn am Ende des Tages bei zwei vergleichbaren Fahrern der eine noch 60 % Reserven hat, und der andere 25 %, dann liegt das sicher nicht nur an unterschiedlicher Muskelmasse. Gerade der schwäbische Antrieb scheint hier sehr nahe am bestmöglichen Konzept zu sein. Aber auch mit dem Shimano-Antrieb konnten wir bei unseren Testfahrten hohe Reichweiten erzielen.

Der Akku ist das „Heiligtum“ vieler Fahrer. Je höher die aufgedruckten Zahlen zu Leistung und Reichweite, umso besser – und mindestens 20 % weiter als der Nachbar sollte man ja schon kommen. Die Wahrheit aber ist, dass schon nach einem Verbrauch zwischen 20 und 40 % nachgeladen wird, und nicht von einer Minderheit, sondern von mehr als 90 % der Nutzer. Auch wenn der Akku 160 km Reichweite verspricht, gefahren werden diese Distanzen höchst selten. Ich bin sicher, wenn ein Hersteller einen Akku mit 400 km Reichweite auf den Markt bringen würde, der würde sich verkaufen wie geschnittenes Brot



Leistung ist nicht alles.



#### Motorschwerpunkt am Tretlager optimal.

Die Steuerung, oder besser gesagt die Bedienung, findet meist über ein digitales Multifunktionsgerät am Lenker statt. Die wichtigsten Funktionen werden in der Regel in Griffnähe mit kleinen Pfeil- oder Plus-Minus-Tasten gesteuert. Leider gerät dabei allzu oft die Klingel außerhalb der Fingerreichweite, das lässt sich aber im Normalfall optimieren. Je einfacher das System gestaltet ist, umso sicherer. Zu viel Ablenkung auf der Anzeige bindet die Aufmerksamkeit, und der gestürzte Radler kennt dann vielleicht die Sturzschnelligkeit, nicht aber die Ursache. Die Augen gehören auf die Straße, nicht auf die Tachoanzeige (und auch nicht aufs Smartphone). Trotzdem werden Multifunktionsanzeigen mit integriertem Navigationssystem ihre Freunde finden. Aber zum Thema Fahrradnavigation kommen wir gerne auch wieder an anderer Stelle.

Peter Beckmann

## FAZIT

Ein stromunterstütztes Rad zu finden ist, pimperl einfach, äußerst günstig (schon unter 1000 €), und fast überall zu haben, vom Discounter über den Baumarkt bis ebay. Ob sie damit zufrieden sind, ist eine andere Sache. Informieren Sie sich bei uns, bei Freunden und Bekannten (die werden Ihnen eine ehrliche Meinung sagen), natürlich auch im Internet und im Fachhandel. Fahren Sie Probe, nicht zu wenig, und unbedingt verschiedene Antriebe und Systeme. Und wenn das Traumrad dann mehr kostet, als Ihr Budget hergibt, dann machen Sie mal eine Zehn-Jahres-Kostenrechnung auf. Sie werden schnell feststellen, dass mit etwas mehr als einem Euro pro Tag ein gutes Rad in erreichbarer Nähe ist. Vielleicht aber bietet Ihr Arbeitgeber auch das Job-Rad-Modell an und ermöglicht eine steuersparende Variante zum Raderwerb. Was bei Firmen-PKW schon lange möglich ist, hat inzwischen auch beim Fahrrad den Segen des Gesetzgebers.

Zum Schluss noch eine kleine Bitte. In den Augen der anderen Verkehrsteilnehmer sind Sie zuerst der ganz normale (langsame) Radler. Sie sind aber dann oft schneller unterwegs. Kalkulieren Sie die Fehleinschätzung der anderen ein, und fahren Sie mit Reserven, so vermeiden Sie unnötige Stürze und Unfälle.

**eRadwerk**  
e-bike & pedelec base

**Alle Top-Modelle  
auf Lager!**

eRadwerk

Reinsburgstraße 96  
70197 Stuttgart

Öffnungszeiten

Di-Fr 11.00 - 19.00 Uhr  
Sa 10.00 - 14.00 Uhr

Fon 0711.12 85 98 16

www.e-radwerk.de  
info@e-radwerk.de

**EBIKE + PEDELEC  
EXPERTE**

Wir reparieren jedes Rad

**Reparaturen zu Festpreisen**

testen Sie uns!

**Großes eBike-  
Radtourenangebot!**

Test- und Probefahrten jederzeit möglich.

**Centurion - Conway - Corratec - EBike - Haibike  
Merida - Kreidler - Victoria**

# Eine kurze Geschichte der Zeit

Die Verfilmung einer Lebensgeschichte – besonders wenn derjenige noch lebt – ist ein ambitioniertes, oft problematisches Unterfangen. Doch Stephen Hawking selbst hat das Ergebnis gelobt und sicher auch dadurch den Weg zur Auszeichnung mit dem Oscar geebnet. Unabhängig davon, ob Sie das Buch gelesen, den Film gesehen, oder nur davon gehört haben, die Geschichte dieses Physikers ist nicht nur besonders und sehr speziell, sie gibt auch jedem, der sein Herz und/oder seine Seele öffnet, einen Wegweiser dafür, wie man trotz Handicap und Todesurteil mit Wille und Energie Großes schaffen kann.

Hawking ist jung, studiert, lernt an der Uni die Frau seines Lebens kennen, und bevor er so richtig im Glück landen kann, holt ihn die Diagnose der Ärzte unvorbereitet auf den Boden der Realität: Lebenserwartung zwei Jahre. Hawking hat seine berufliche Forschung vor Augen und ist bereit, dieser seine Liebe zu opfern. Aber er hat nicht mit der Energie seiner Liebsten gerechnet, die ihn nicht aufgibt. Nicht nur die folgende Hochzeit und die

Geburt der Kinder, vor allem die Unterstützung seiner Frau geben Hawking die Möglichkeit zum beruflichen Durchbruch, zu Anerkennung und Ruhm weltweit.

Der Film lohnt sich unbedingt, auch wenn hier nur fragmentarisch auf den Inhalt eingegangen werden kann. Er ist aber mehr als ein Film, er ist eine Botschaft, eine Rückenstärkung, eine Motivation. Auch wir im ADFC haben Ideen, Visionen, Wünsche. Manche Hindernisse erscheinen riesig, unüberwindbar. Hawking zeigt uns, was man erreichen kann, wenn man es unbedingt will. Im Alter von 21 Jahren wurde bei ihm Amyotrophe Lateralsklerose (ALS) diagnostiziert, zwei Jahre sollten ihm bleiben. Heute ist er 73 und hat damit die Prognose bei Weitem übertroffen.

Bei aktuell 6–8 % Radverkehr sind wir noch weit von den von der Stadt und uns gewünschten 20 %. Aber mit dem Hawking-Faktor multipliziert könnte das Radeln locker Nummer eins werden.

Sind wir nicht alle ein bisschen Hawking?

*Peter Beckmann*



## FÖRDERMITGLIEDER

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

<b>Die Speiche</b>	Robert-Leicht-Straße 2	Stuttgart-Vaihingen	0711 735 17 64
<b>eRadwerk</b>	Reinsburgstraße 96	Stuttgart-West	07 11 12 85 98 16
<b>Rad und Tat</b>	Gäuweg 1	Stuttgart-Zuffenhausen	0711 80 89 35
<b>Rad und Reisen</b>	Arnoldstraße 1	Stuttgart-Mühlhausen	0711 53 21 27
<b>rent a bike Andreas Straub</b>	Verleih: verschiedene Orte		0711 42 07 08 33
<b>Radsport Wolbold</b>	Riederstraße 8	Stuttgart-Lederberg	0711 42 72 89
<b>Neue Arbeit (Radstation)</b>	An den Bahnhöfen S-Vaihingen, S-Möhringen, S-Bad Cannstatt, S-Feuerbach		0711 997 61 79
<b>Stadtrad</b>	Gutenbergstraße 45 A	Stuttgart-West	0711 656 71 99
<b>Transvelo</b>	Strohberg 7–9	Stuttgart-Süd	0711 649 21 53
<b>Zweirad Walz</b>	Steinbrunnenstraße 30–32	Stuttgart-Möhringen	0711 16160-33

### 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 März, Juli und Oktober sowie in einer Kurzform im Dezember.

#### Anzeigenverwaltung / Kontakt

Fahrradbüro des ADFC, KV Stuttgart, Breitscheidstraße 82, 70176 Stuttgart, Tel. 0711 6368637, [www.adfc-bw.de/stuttgart](http://www.adfc-bw.de/stuttgart)

#### Redaktion

Peter Beckmann, Cornelius Gruner, Günter Heimbach, Sandra Kautz, Hans-Günther Kehm, Stefan Tumbach, Kathrin Werner, Frank Zühlke u. a.

#### Verantwortlicher Redakteur:

Cornelius Gruner (ViSdP), [cornelius.gruner@adfc-bw.de](mailto:cornelius.gruner@adfc-bw.de)

#### Layout

Simona von Werder

#### Redaktionsschluss für den Sommerrundbrief:

15. August 2015

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

flyeralarm

**Auflage** 2.500 Stück

# RÄTSELSEITE

## Sommer-Rätsel ...



Paul und Vincent haben nur wenig Taschengeld. Sie möchten sich aber beide ein neues Fahrrad kaufen. Pauls Vater ist bei Stadtmobil und macht Auto-Teilen. „Das können wir auch, wir teilen uns ein Rad“ schlägt Paul Vincent vor. Jeder von ihnen hat noch Geld auf dem Spargeld und könnte 250 € investieren. Mit den 500 € gehen sie zum Radhändler. Dort finden sie ein Modell, das beiden Jungs gefällt. Der Mitarbeiter des Radladens nimmt das Geld und die Jungs verlassen den Laden.

Der Eigentümer des Fahrradladens kommt später zurück und sieht, dass das Rad verkauft ist. Sein Mitarbeiter zeigt ihm die 500 €. „Hast du die 10 % Barzahlungsrabatt vergessen?“ fragt er seinen Mitarbeiter. „Kein Problem“, sagt dieser, „ich kenne Paul und Vincent, und bringe ihnen die 50 € zurück. Er marschiert mit dem Geld los. „50 € Rabatt sind viel, 30 € reichen auch“ denkt er sich, „dann bleiben 20 € für mich“. So macht er es: Paul und Vincent hatten jeder 250 € gezahlt. Von dem skrupellosen Mitarbeiter bekommen sie jeder die Hälfte der 30 € zurück, also jeweils 15 €. Jeder der Jungs hat also 235 € für das Fahrrad bezahlt. Zusammen haben sie also 470 € ausgegeben. Der Mitarbeiter des Radladens hat 20 € für sich behalten, macht 470 € plus 20 € = 490 €.

**Wo sind denn nun die fehlenden 10 € zum Kaufpreis von 500 € geblieben?**

### So geht's:

Bitte schicken Sie Ihre Lösung bis zum 15. August 2015 per Post an:  
ADFC-Fahrradbüro, Breitscheidstraße 82, 70176 Stuttgart  
oder an folgende E-Mail: stuttgart@adfc-bw.de

## Das Fahrradbüro des ADFC Stuttgart

Breitscheidstraße 82 (Stuttgart-West  
– hinter dem Kinderkrankenhaus »Olgäle«)

S-Bahn-Haltestelle Feuersee  
Stadtbahn Schloss-/Johannesstraße

Öffnungszeiten:

Mittwoch 14–19 Uhr (März bis Oktober)

Mittwoch 14–18 Uhr (November bis Februar)

Donnerstag 15–18 Uhr

Telefon 0711/6368637

E-Mail stuttgart@adfc-bw.de



Peter Beckmann, Kreisgeschäftsführer

Unter den Einsendern mit der richtigen Lösung wird der/die GewinnerIn ausgelost.

Es bekommen die ersten **fünf Einsender** jeweils den **neuen Fahrradstadtplan**, der auch jetzt im Fahrradbüro erhältlich ist. Viel Glück!

## Lösung Frühjahr 2015

Die Lösung vom letzten Mal hatten fast 10 Leser/innen.

Unter nichtnotarieller Aufsicht wurde *Hartmut Sprenger* als Gewinner ausgelost. *Herzlichen Glückwunsch!*

# Ich hab Dein Rad!

## Öffnungszeiten:

Montag bis Freitag 9.30 bis 19 Uhr • Samstag 9.30 bis 16 Uhr

## Fahrrad-Spezialhaus ... RRRRenner

Fahrrad-Spezialhaus

Am Hauptbahnhof  
Lautenschlagerstraße 3  
70173 Stuttgart  
Tel. 0711 29 62 34  
Fax 0711 2 23 67 17



## TERMINE

### Juli

- Mi 8. 7. Mittwochstour (2)
- Mi 8. 7. ADFC-Infoabend
- Sa 11. 7. Bonbon-Museum und Modelleisenbahn (Familien)
- Sa 11. 7. HeuRiedBuch – Eine Stadtteiltour (1)
- So 12. 7. Sommer-Panoramatour (2)
- Sa 18. 7. Die Kirchenfenster des H.G. von Stockhausen Teil 2 (2)
- Sa 18. 7. Stadtteiltour Bad Cannstatt und Münster (2)
- 18./19. 7. Radfahrerschule (1. Kurswochenende)
- So 19. 7. Neckar, Aich und Filder (2)
- So 19. 7. „Schwäbische 3-Pässe-Tour“ (4)
- 25./26. 7. Radfahrerschule (2. Kurswochenende)
- Sa 25. 7. Mountainbiken – Fahrtechnik über Stock und Stein! (MTB)
- Sa 25. 7. Stadtteiltour Feuerbach, Weilimdorf und Zuffenhausen (1)
- So 26. 7. Stromberg-Strohgäu-Tour (4)
- So 26. 7. Talkrabbe(ln) vom Feuerbach zum Neckar (Familien)

### August

- Sa 1. 8. Sommernachmittag – nach Esslingen (1)
- So 2. 8. Von der Rems zur Fils (3)
- Mi 5. 8. Sommer-Stammtisch im Biergarten
- So 9. 8. Über den Heuchelberg (2)  
(Anmeldung ab 7. 8. unter 0711 855112)
- So 9. 8. Mit dem MTB um Murrhardt (MTB)
- Mi 13. 8. Mittwochstour (2)
- 15.-17. 8. Traumhafter Südschwarzwald (3)
- So 16. 8. Durch Bayerisch-Schwaben (2)
- So 16. 8. Benachbarte Kreisstadt Böblingen (1)
- Sa 22. 8. Stadtteiltour Vaihingen (1)
- So 23. 8. Denkwürdiges auf der Münsinger Alb (3)
- Sa 29. 8. Am Samstagnachmittag ins Heckengäu (3)
- So 30. 8. Durch den Naturpark Stromberg zum Kloster Maulbronn (2)

### September

- Mi 2. 9. ADFC-Stammtisch
- So 6. 9. Runter und Hoch zu Rössle (MTB)
- Mi 9. 9. Mittwochstour (2)
- Sa 12. 9. Downhill Schnupperkurs (MTB)
- So 13. 9. Lass Dich überraschen!
- Sa 19. 9. Fahrradpraxis-Seminar – Mit Sicherheit mehr Fahrradspaß!
- Sa 19. 9. Pedelec-Schnuppertour
- So 20. 9. Stuttgart Alpin Grande (4)
- Sa 26. 9. Über Stock und Stein für Einsteiger (MTB)
- Sa 26. 9. Backofenfest im Freilandmuseum Wackershofen (3)
- So 27. 9. Glems-Würm-Siebenmühlen-Tour (3)

### Oktober

- So 4. 10. Durch Schönbuch und Gäu (2)
- Mi 7. 10. ADFC-Stammtisch
- Sa 10. 10. Mountainbiken. Über Stock und Stein für Profis (MTB)
- Sa 10. 10. Kleine Abendtour (1)
- So 11. 10. Keuper, Burgen, Felsengärten (3)
- Mi 14. 10. Mittwochstour (2)
- Sa 17. 10. Planungstag
- So 18. 10. Herbstnachmittag (2)
- Do 22. 10. Messerrückblick
- Sa 24. 10. Last Minute Tour (3)

### November /Dezember

- So 1. 11. Quer durch die Löwensteiner Berge (3)
- Mi 4. 11. ADFC-Stammtisch
- Mi 11. 11. Mittwochstour am Martinstag (2)
- Mi 11. 11. ADFC-Infoabend
- Sa 14. 11. Einkehrschwung (3)
- Mi 25. 11. Bilderabend
- Mi 2. 12. ADFC-Stammtisch

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

**Im Jahresprogramm hat bei einer Telefonnummer der Druckfehlerteufel zugeschlagen: richtig muss es für die Tour am 9. 8. heißen „Über den Heuchelberg“ – Telefonische Anmeldung ab 7. 8. unter 0711 855112**

## Der ADFC Stuttgart im Internet

Nutzen Sie auch unsere Homepage auf der zusätzlich weitere Informationen zu Veranstaltungen und Touren bekannt gegeben werden:

<http://www.adfc-bw.de/stuttgart/>




www.DieSpeiche.com    Fahrradfachgeschäft    www.DieSpeiche.com

## Die Speiche e.K.

Robert Leicht Straße 2    70563 Stuttgart-Vaihingen  
Tel. 0711/7351764 • Fax 0711/7352209  
e-mail: info@diespeiche.com

E-Bikes - MTB - Trekking - City - Jugend - Kinder-Räder - Dreiräder - Roller

Bulls - Centurion - Kettler - Koga - KTM - Pegasus - Puky  
Abus - Alpina - Bell - Chiba - Giro - Gonso - Ortlieb - SKS - Tubus - Topeak



# GAMBA

Inhaber Nazario Gamba  
Am Erbsenbrünnele  
Tel. 569570  
**Bad Cannstatt**