# Stuttgarter RadRundbrief



**Herbst 2015** 



Verkehrspolitik:

**Aktuelles in Stuttgart** 

**Touren:** 

Highlights nah und fern



Mitglied werden?...!

Einfach im Fahrradbüro anrufen 07 11/6368637 eBike Expert



## **BOSCH eBike Expert**





## 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





- 4 **Neues aus Stuttgart**
- Aus der AG Rad
- 6 Flussfantasie -Park über dem Neckar
- R Radfahrer sind keine Krokodile
- Pedelec gestohlen -Akku gestohlen

#### **TOUREN**



- Eurobike 2015 Messerückblick 10
- 11 Lesetipp: GPS für Biker
- 12 Val D'Isere - Fly and Bike
- 14 Deutschland von Nord nach Süd
- **ADFC-Familientour:** Radeln und mehr ... mit Kindern unterwegs

#### **VERMISCHTES**



- Radfahren & Schulwege zwei Welten treffen aufeinander? **Impressum**
- 19 Rätsel
- 20 **Termine** Wer braucht Helme?

Zum Titelbild: Mehr zum Thema Lastentransport per Rad finden Sie unter http://www.adfc-bw.de/lv-startseite/news-darstellung/article/lasten-auf-die-raeder/

#### Liebe Leserinnen, liebe Leser!

itte Rücksicht nehmen! Radverkehrsführungen gemeinkurzfristig vermeidbar. Vor allem zwischen Stadtmitte und Cannstatt 20 Jahre verpennt!

Eine besonders knifflige Situation ist im Oberen Schlossgarten vor dem wurde ein Ersatz mitten im Park nun mehrmals täglich größere

Hier hilft nur eines: Tempo runter, Ferdinand-Leitner-Steg herunter

andere Schikanen oder gar ein Fahrverbot, das drohen kann, wenn es dort verstärkt zu Unfällen kommt. Weder wir noch die Schülerinnen und Schüler des

Also nochmal die Bitte: Nehmt Rücksicht auf die schwächeren Verkehrsteilnehmer, wir erwarten dies den Autofahrern, uns gegenüber.

Cornelius Gruner

## STUTTGART





- >> An der Herderstraße in Stuttgart-West wurde bergauf ein Schutzstreifen eingerichtet. Die Breite von 1,50 m entspricht genau dem Regelmaß. Bergab gibt es kurze Streifen am Anfang und am Ende der Strecke, für letzteren wurde die Rechtsabbiegespur weggenommen. Damit wird eine Lücke geschlossen für Radfahrer, die aus dem Stadtteil zum Gewerbegebiet am ehemaligen Westbahnhof wollen. Der Schutzstreifen endet aber am Abzweig zum Westbahnhof, eine Weiterführung zur Rotenwaldstraße wurde nicht eingerichtet.
- In Vaihingen wurde die Verbindung zwischen Universitätsstraße und **Dachswald** umgestaltet, allerdings weiterhin mit Ampelkreuzung. Eine Verbesserung für Radfahrer stellen die Schutzstreifen dar. Richtung Dachswald wurde er als Fahrradweiche ausgeführt, womit rechtsabbiegende Kfz und geradeaus fahrende Radfahrer sich im Knotenbereich nicht ins Gehege kommen. Direkt am Knoten geht der Schutzstreifen in einen Fahrradstreifen über.

Frank Zühlke

#### Von oben nach unten

Neuer Schutzstreifen an der Herderstraße.

Neuer Schutzstreifen / Radstreifen in der Universitätsstraße Richtung Dachswald



## AG RAD

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 Juli und August wurden unter anderem die folgenden Themen besprochen:

- Die Kreuzung am Tagblattturm ist für Radfahrer ein wahrer "Zeitfresser". Die Kreuzung ist überdimensioniert, die Ampelschaltung kompliziert und man wartet lange auf Grün. Pläne für einen Kreisverkehr wurden verworfen, da sonst auch Kfz in alle Richtungen abbiegen könnten, was die Stadt aber gar nicht möchte. Der aktuelle Plan sieht daher einen langen Fahrbahnteiler auf der Achse Torstraße – Steinstraße vor, der Autos daran hindert, entlang der Eberhardstraße zu fahren. Radfahrer und Busse sollen ihn hingegen überwinden können. Vorfahrt soll jedoch ebenfalls die Achse Torstraße -Steinstraße bekommen, Radfahrer auf der Eberhardstraße – dem Tallängsweg – hätten damit Nachrang. Der Bus auf der Achse Rotebühlplatz – Torstraße könnte aber die Steinstraße auf Rot schalten, ganz ohne Ampel würde es damit also auch nicht gehen. Es fragt sich, wie man auf die Idee kommen kann, einer Sackgasse die Vorfahrt zu geben - die Steinstraße ist nicht mehr als die Zufahrt zu Auto-Parkplätzen. Wir vom ADFC schlagen hingegen vor, gleich der Achse Vorrang zu geben, auf welcher der Bus fährt - das spart außerdem die teure Ampel. Die Route 3 (Berliner Platz - Degerloch - Plieningen) verläuft ebenfalls auf dieser Achse, auch für den Tallängsweg hätte diese Lösung Vorteile.
- >>> Vor vier Jahren schickte der ADFC eine Liste von benutzungspflichtigen Radwegen insbesondere in Degerloch an das Ordnungsamt mit der Bitte, die Benutzungspflicht aufzuheben – vor allem bei linksseitigen Radwegen schafft die Benutzungspflicht zusätzliche Gefahren, angefangen mit unnötigen Querungen. Ein krasses Beispiel ist die Sigmaringer Straße in Degerloch, wenn man stadteinwärts unterwegs ist: Genau genommen müsste man viermal die Straße gueren, um sich korrekt zu verhalten. Am Ende kommt man an einer Ampelkreuzung an, ohne dass klar wäre, wie man legal in die Gomaringer Straße weiterfahren kann. Geändert hat sich in den vier Jahren nichts, inzwischen ist im Ordnungsamt eine andere Mitarbeiterin zuständig. Diese Liste ergänzten wir nun um einige Radwege in Vaihingen - die Vertreterin des Ordnungsamts wird sich die Stellen nun ansehen und prüfen.





#### Von oben nach unten:

Hier dauert's oft etwas länger: Kreuzung am Tagblattturm

Geh- und Radweg in der Büsnauer Straße: Mit Benutzungspflicht, außerdem fehlen Furten

## Flussfantasie: Park über dem Neckar

### **Entspanntes Radfahren von der Innenstadt** bis zum NeckarPark im Jahre 2025

Eine Idee ist, nach der Fertigstellung der neuen Eisenbahnbrücke über den Neckar die bestehende Rosenstein-Eisenbahnbrücke und den Tunnel - beides unter Denkmalschutz als "Sachgesamtheit" nicht abzureißen. Tunnel und Brücke sollten für eine barrierefreie Verbindung, als Grüne Brücke/Park über dem Fluss, als Teil eines Brückenschlages von der Innenstadt mit zukünftigem Rosensteinguartier nach Bad Cannstatt und dem NeckarPark mit seinen Veranstaltungsstätten, umgenutzt werden.

#### **ZUR ROSENSTEIN-EISENBAHNBRÜCKE EINIGE FAKTEN:**

- Die Planung stammt vom Architekten Martin Mayer
- Sie ist ca. 320 m lang und zwischen den Brüstungen ca. 16 m breit
- Sie besteht aus zwei Eisenbetonbögen über den Straßen und drei Stampfbetonbögen (über dem Neckar) und war zeitweise die längste Betonbrücke der Welt
- Am 25. November 1915 wurde sie eingeweiht
- Heute stehen die Trasse und die Bauwerke als technisches Denkmal unter Denkmalschutz (Sachgesamtheit)

Ich will Sie nicht mit weiteren technischen Einzelheiten langweilen und lade Sie stattdessen ein, mir auf einen virtuellen Ausflug in zehn Jahren zu folgen:

Es ist ein Sommersonntag im Jahre 2025, an dem eine Familie, zwei Erwachsene und zwei Kinder, wohnhaft im Rosenstein-Quartier, einen Ausflug ins Daimler-Museum nach Bad Cannstatt unternimmt:

- sie steigen nicht ins Auto
- sie nehmen nicht die Stadtbahn für den Hinweg, sondern sie nehmen die Fahrräder und machen aus dem Weg ein Erlebnis.

Sie radeln – das jüngste Kind im Radanhänger – zunächst durch den Park, dann durch den gleichsam von Tageslicht erhellten ca. 350 m langen Tunnel, vorbei an Musikclubs (Erinnerungen an den legendären Club Röhre im Wagenburgtunnel kommen auf) und gelangen schließlich auf die Brücke. Hier treffen sie auf quirliges

- ein Flohmarkt und ein Angebot von Bioprodukten aus der Region
- duftende Kräuter- und Blumenbeete
- diverse Spiel- und Fitnessmöglichkeiten
- ein alter Eisenbahnwaggon ist zu einem nostalgischen Café umgebaut mit Blick auf das Treiben auf der Brücke und in der Neckarschleuse
- baumbeschattete und ruhige Plätze
- auf einem noch erhaltenen Gleisstück kann mit einer Draisine gefahren werden

Mit einem Erfrischungsgetränk in der Hand beobachtet unsere Familie, wie ein Kreuzfahrtschiff durch die Schleuse gelotst wird; dann geht's weiter immer der Bahn entlang, an einer Skateranlage und am Cannstatter Bahnhof vorbei bis zum Quartierspark im NeckarPark; dort lassen sie die Kulturinsel links liegen und gelangen über den Wasen – hier gibt es jetzt einen Weg unter schattigen Bäumen – ans renaturierte Neckarufer und schließlich zum Daimler-

Nach dreistündigem Aufenthalt sind alle so geschafft, dass sie an der Haltestelle "Daimler-Welt" in die U11 steigen, die sie über die neue Neckarbahnbrücke am erschlossenen Ex-Kraftwerksgelände und den Stuttgarter Osten zum Hauptbahnhof bringt. Von dort ist es nur noch ein Katzensprung bis zu ihrer Wohnung im Rosensteinquartier.

## <sup>"</sup>Die Tretkurbel" Gernolf Kopf

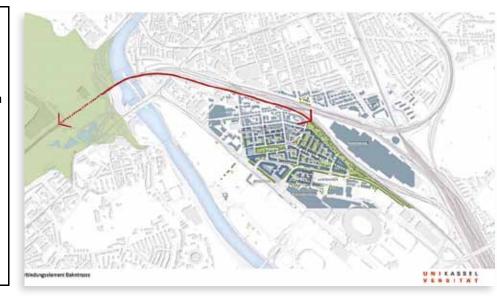


- Fachkundige Beratung
- Verkauf von Neurädern
- Ersatzteil- und Zubehörprogramm
- Reparaturservice aller Fabrikate
- Sowie alles rund ums Fahrrad

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



Wieder daheim sind alle zufrieden mit dem Ausflug:

- Sie haben viel erlebt
- Sie haben etwas für ihre Gesundheit und die Umwelt getan und sie haben etwas zu erzählen auch wenn sie ihr Ausflug nicht auf die "High-Line" in New York, sondern nur nach Bad Cannstatt mit seinem "Park über dem Fluss" geführt hat.

Welche Fakten sprechen dafür, dass aus dieser Vision Realität werden kann? Generell die Tatsache, dass andere Menschen – unabhängig voneinander und von mir – ebenfalls auf die Idee des "Parks über dem Fluss" gekommen sind: Im Jahre 2013 hat eine Studentengruppe an der Universität Kassel die Wegeführung weitergesponnen (ich hatte nur bis zum Cannstatter Bahnhof gedacht), bis in den NeckarPark und das Rosenstein-Quartier (Bild links unten).

Im Frühjahr 2014 präsentierten angehende Ingenieure der Universität Stuttgart auf der Tagung "Cities for Mobility" ihre Idee von der Nachnutzung der Brücke als "Park auf der Brücke".

Im Sommer 2014 begrüßte die Denkmalschutzbehörde ausdrücklich die Vorschläge zum Erhalt und zur Umnutzung der Brücke, und nicht zuletzt – das ist mir besonders wichtig – setzte die Stuttgarter Bürgerschaft den "Erhalt der Bahnbrücke als Park über den Neckar" auf Platz 79 der 100 bestplatzierten Vorschläge des Bürgerhaushalts 2016/17. Somit ist aus der Idee, die ursprünglich aus Bad Cannstatt kommt, ein Stuttgarter Bürgerprojekt geworden!



Bild links unten: Studienarbeit Brückenschlag-Plan

**Bild oben:** Tunnel in Paris

#### **WIE KANN ES WEITER GEHEN?**

Mein Wunsch ist – und was wäre symbolträchtiger? – dass am **25. November 2015**, aus Anlass des 100. Geburtstages der Brücke, die Stadt Stuttgart und die Deutsche Bahn einen Vertrag schließen würden, der die Zukunft der Brücke

- als Ort der Begegnung
- zur Erinnerung an die Eisenbahngeschichte und
- vielleicht als die Attraktion einer internationalen Bauausstellung im Jahre 2025 sichern würde ein Park über einem Fluss wäre jedenfalls weltweit einmalig!

Peter Mielert

## eRadwerk

e-bike & pedelec base

## Alle Top-Modelle auf Lager!

**e**Radwerk

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

## Radfahrer sind keine Krokodile

Christine Lehmann – Stadträtin und Autorin des Blogs "Radfahren in Stuttgart"



Hauptroute 1: Fußgänger





Von oben nach unten Neckardamm, Ruderclub Kretschmannweg

Wenn ich erzähle, dass ich mit dem Fahrrad zur Arbeit fahre, erhebt sofort jemand die Stimme und erzählt, dass ein Radfahrer ihn auf dem Gehweg fast umgefahren habe und Radfahrer überhaupt rücksichtslos seien. Ein anderer berichtet von einem schrecklichen Unfall, den ein Radfahrer verursacht

Warum spricht niemand von Unfällen mit Autos, wenn einer sagt, dass er mit dem Auto zur Arbeit fährt? Warum schimpft er nicht auf Fußgänger, wenn einer zugibt, dass er zu Fuß zur Arbeit geht? Die gehen doch immer bei Rot über die Ampel! Was ist an Radfahrern so besonders, dass man sie hassen darf oder muss oder will?

Sie sind das Andere. Die. die man nicht versteht. Für deren Verhalten man die Gründe nicht kennt, weshalb man ihr Verhalten als rücksichtslos erlebt, während das teils gefährliche Verhalten von Autofahrern einem vertraut ist und man die Gründe dafür kennt. Fußgänger und Autofahrer sind zwei Parteien im Straßenverkehr, die sich schon lange kennen und geeinigt haben. Fußgänger haben nur an wenigen Stellen Vorrang, und man hält den Verkehr nur kurz für sie an. Und da jeder Autofahrer spätestens in der Fußgängerzone einer Stadt auch Fußgänger ist, akzeptiert er solche Einrichtungen als sinnvoll.

#### ABER ZONEN FÜR RADFAHRER? RADWEGE?

Nein Danke! Radler auf Gehwegen? Kriminell! Manchmal klingt es so, als wäre es am besten, man sorge dafür, dass es sie nicht gäbe, diese Radfahrer. Man könnte sie verbieten oder ausbürgern. Zumindest sollen sie keine eigenen Radspuren und Radwege bekommen, es sei denn dort, wo kein Auto fährt. Sie sollen aber auch nicht auf Gehwegen fahren. Da stressen sie Fußgänger. Und tauchen sie doch auf der Fahrbahn auf, werden sie weggehupt oder scharf überholt.

Nein, so ist es nicht. Die meisten Autofahrer/innen sind Radlern gegenüber sehr rücksichtsvoll. Aber sie schimpfen dann doch auch ganz gern. "Radfahrer sind doch eine Gefahr für sich selbst, so wie die fahren."

Das mag daran liegen, dass in Stuttgart höchstens acht Prozent der Radfahrer regelmäßig ihre Alltagswege mit dem Rad zurücklegen. Die anderen 90 Prozent fahren vielleicht in der Freizeit ins Grüne und wissen fast nichts darüber, wie man sich mit dem Fahrrad in einer Stadt fortbewegt, was riskant ist und was nicht, was ein Radler darf und was nicht. Sie wissen auch nicht, welche Regeln sie als Fußgänger oder Autofahrer den Radfahrern gegenüber beachten müssen.

Unwissenheit also? Das typische Hacken einer Mehrheit auf eine Minderheit, die sie nicht versteht und die bei ihr gemischte Gefühle auslöst: zwischen Bewunderung und Ärger. Und ein kleines schlechtes Gewissen sich selbst und der Umwelt gegenüber ist auch dabei. Eigentlich sollte ich mich mehr bewegen, eigentlich könnte ich auch mit dem Rad fahren, statt mit dem SUV durch die Innenstadt zu dieseln.

Menschen, die nicht selbst routinemäßig im Straßenverkehr Rad fahren, können das Verhalten von Radlern oft genauso wenig vorhersehen wie das von Braunbären, oder Hühnern. Eine Mutter, die panisch ihr Kind an sich reißt, wenn sie einen Radler kommen sieht, hat nicht verstanden, dass dieser kein Interesse daran hat, jemanden zu überfahren. Sie scheint ihn für ein Krokodil zu halten. Radler hingegen können das Verhalten von Fußgängern sehr genau vorhersehen. Im Schlossgarten sind Spaziergänger bewegte Pfosten. Der Fußgänger aber erschrickt, wenn der Radler von hinten vorbei pfeift. Kritisch wird es für beide dann, wenn ein Fußgänger plötzlich eine Seitwärtsbewegung macht, aus welchen Gründen auch

## Pedelec gestohlen Akku gestohlen

Zunehmend werden Räder gestohlen. Kein Wunder, bei den jetzigen Wetterverhältnissen sind immer mehr Räder unterwegs - und Gelegenheit macht Diebe.

Inzwischen bildet sich auch ein Markt für Pedelecs und deren Akkus. Man mag darüber spekulieren, wer sich darauf einlässt, gebrauchte Pedelecs und Akkus, möglicherweise Diebesgut zu kaufen oder zu ersteigern. Interessanter ist aber, wie man einen Diebstahl verhindern kann. Neben guten Schlössern für das Fahrrad und zum Teil auch einen Bügel am Akku sowie einer Codierung, die es zum Beispiel im Fahrradbüro gibt, lassen sich eine Reihe von Schutzmaßnahmen mit teilweise wenig Aufwand realisieren. Manche davon sind vielleicht nicht jedermanns Geschmack. Wichtig ist aber, dass Rad und Akku möglichst nicht mehr genauso aussehen wie im Laden oder im Katalog. Eine recht einfache Lösung lässt sich mit Farbe und einem kleinen Pinsel realisieren. Mit wenig Arbeit sind in wenigen Minuten auf Rahmen, Gabel und Akku farbige, schwarze oder weiße Punkte platziert. Die müssen nicht groß sein, machen aber den Aufwand für den Hehler zu groß und das Rad uninteressant. Je größer die Punkte, umso höher der Abschreckungseffekt. Wer etwas mehr Wert auf Ästhetik legt, begibt sich in die Bastel- und Kreativabteilungen verschiedener Geschäfte. Dort finden sich Kunststofffolien mit ausgestanzten Motiven, Linien, Sterne, Tiere oder Schriftzüge. Diese legt man an beliebiger Stelle auf den Rahmen, klebt rundherum etwas ab, und koloriert die Stelle mit Lack oder Pinselfarbe. Achten Sie dabei darauf, dass die Folien an den Rändern exakt aufliegen, damit die Farbe nicht unter die Folie laufen kann. Unbedingt sollten Sie dann aber auch jede Veränderung bildlich festhalten, damit Sie im Fall der Fälle der Polizei klare Angaben machen können. Die Codiernummer sowohl für das Rad als auch für den Akku finden Sie auf der Internetseite http://www.fa-technik.adfc.de/code/. Trotzdem sollten Sie auf jeden Fall den Akku mitnehmen, wenn Sie das Rad abstellen. Die eingebauten Schlösser, mit denen die Akkus an der Fahrradhalterung angebracht sind, dürften selbst für Semiprofis in wenigen Sekunden geknackt sein. Vermeiden sollten Sie aber immer Abstellplätze, an denen das Rad schlecht zu sehen ist. Im Bereich um Bushaltestellen, Taxiplätze, auch vor vielen großen Supermärkten und Discountern ist viel "Betrieb", und die Möglichkeit, längere Zeit unbemerkt an einem Schloß zu werkeln, gering. Aber auch bei guten Abstellanlagen ist die Diebstahlgefahr nicht NULL. Und bitte nicht nur abschließen, sondern ANSCHLIESSEN! Geeignete Schlösser finden Sie auf der Internetseite www.adfc.de/ technik/diebstahl/vorbeugen/fahrrad-schloesser/

Wenn Sie unerschrocken sind, kommen auch noch andere Schutzmethoden in Betracht. Richtig viel Dreck, eine rostige Kette, abgebrochene Schutzbleche oder ein aufgeschlitzter Sattel schrecken schnell ab. Rost lässt sich übrigens mit geeigneter Farbe auch simulieren.



Von oben nach unten: Fahrradcodierung

Fahrradschloss mit Lackschutz

Fahrradcodierungen bietet der ADFC auch im Fahrradbüro in Stuttgart an. Bitte bringen Sie einen Eigentumsnachweis mit. Der Preis beträgt 14 € (ab 2016 15 €), für ADFC-Mitglieder 9 €. Und wenn Sie wegen der Codierung Mitglied werden, dann schenken wir Ihnen die Codierung. Auch wenn Sie noch ein kleines Geschenk suchen, ist die Codierung eine gute Idee, gerne können Sie bei uns Codiergutscheine verschenken.

Wenn Ihnen ein Rad oder Akku gestohlen wurde, können Sie die Polizei auch unterstützen. Suchen Sie in den gängigen Versteigerungsportalen einfach selbst nach ihrem Rad. Vielleicht sind Sie dann schneller als die Polizei.

Peter Beckmann





## Eurobike 2015

## Messerückblick

Weiter auf dem Rückzug ist das "klassische Fahrrad". Individualität und Feinjustierung sind Trumpf, das Rad von der Stange ist zwar immer noch da, aber die Wunschkonfektion beim Traumrad ist nicht wirklich teurer, erhöht aber Fahrspaß und Zufriedenheit enorm. Und was der Hersteller nicht bietet, findet sich im Zubehör. Ein perfekter Lenker ist immer sein Geld wert, genauso ein passender Sattel. Beides für je unter hundert Euro erspart manche Schmerzen. Aber auch breite und rutschfeste Pedale, große Rückspiegel und neue Packtaschen im XXL-Format sind keine Statussymbole, sondern praktisch und sinnvoll. Für viele Menschen ist auch nicht das Pedelec die Lösung, sondern ein passendes Fahrrad. Unser Fördermitglied VELOTRAUM z.B. verkauft jährlich viele Räder, aber nur einen kleinen Anteil Pedelecs.

Bei normalen Fahrrädern stehen Individualisierung, exklusive Zutaten wie Holzschutzbleche und High-End-Beleuchtung, aber auch bunte, auffällige Zubehörteile im Vordergrund. Nahezu jede vom Kunden gewünschte Schaltungsvariante kann realisiert werden, sofern die Kasse stimmt

Pedelecs sind weiterhin das Thema Nummer eins. Kaum ein Hersteller hat nur normale Räder, das Angebot umfasst auch häufig mehrere Motorenkonzepte. Für die Hersteller bedeutet das aber auch mehrere Rahmenvarianten (jeweils mit anderer Motorenaufnahme),

oft noch mit der Option zum pflegeleichten Riemenantrieb. Der Fahrradhändler muss sich dann auch mit mehreren Motorherstellern, Servicepartnern und ausufernder Lagerhaltung auseinandersetzen. Ob sich das der kleine Händler ums Eck dauerhaft leisten kann?

Bei den Probefahrten auf der Messe zeigte sich ein attraktives Bild, leistungsmäßig geht es weiter nach oben. Das Drehmoment des Bosch-Motors wächst von Modell zu Modell, aber die Konkurrenz von BROSE und SHIMANO hält voll dagegen. Was zu einem passt, das findet man nur durch eine Probefahrt heraus, und die sollte sich nicht nur an Leistungsdaten orientieren. Auch die Standardgröße bei den Akkus mit 400 Wattstunden ist für Touren von 60–80 km allemal gut (sofern es nicht nur bergauf geht). Viele Hersteller bieten aber auch 500 oder auch über 600 Wattstunden, das brauchen die wenigsten, es bietet aber erhebliche Beruhigung. Die Mehrkosten für die großen Akkus sind allerdings auch saftig. Und welcher der Hersteller nicht nur einen starken, sondern auch einen zuverlässigen Antrieb auf den Markt bringt, das zeigt sich erst nach längerer Benutzung, und zwar bei Ihnen, den Kunden.

Lohnt sich der Messebesuch auch für Sie? Man braucht auf jeden Fall Vorinformationen, um am Publikumstag gezielt suchen zu können. Die Messe ist inzwischen so groß, dass selbst Fachbesucher kaum alles sehen und probieren können. Um aber ohne Kaufdruck verschiedenste Räder zu testen, dafür ist die Messe ideal. Ein langer Außenbereich mit ordentlicher Steigung und Haarnadelkurve selektiert schnell aus, ob das Rad zu Ihrem Fahrstil und Ihren Fähigkeiten passt. Und wenn Sie daran arbeiten wollen, Fahrrad-Praxis-Seminare des ADFC finden auch in Stuttgart statt.

Peter Beckmann



Von links nach rechts:
Blinker für Pedelecs
Modefarbe auch beim Rad
Abschließbarer Helm
Lastenrad zur Müllsammlung







## **NEU: GPS für Biker**

BRUCKMANN

Die Erstauflage des Fachbuchs von Thomas Froitzheim ist in die Jahre gekommen. Ursprünglich sollte die überarbeitete Neuauflage 2014 erscheinen, nun ist es die aktuelle Eurobike in Friedrichshafen geworden, auf der die ersten druckfrischen Exemplare vorgestellt wurden. Schon kurz davor erhielt der SRR das erste Exemplar aus der Hand des Autors, auch als Dank für die jahrelange Zusammenarbeit mit dem ADFC Stuttgart und Baden-Württemberg.



Wer glaubt, mit dem Austausch einiger Bilder und Modellnamen sei die meiste Arbeit getan, der täuscht sich gewaltig. Lediglich kleine Teile im Bereich Grundlagen konnten übernommen werden, der Rest ist rundum neu. "GPS für Biker" ist ein umfassender Leitfaden zur Outdoor-Navigation. Auf 240 Seiten mit ca. 250 Abbildungen finden Einsteiger und Fortgeschrittene Antworten auf alle typischen Fragen: Welches GPS-Gerät soll es sein? Welche digitalen Karten gibt es dazu, wie funktioniert Planungssoftware und wo gibt es die besten Touren aus dem Internet? Oder lieber doch mit dem Smartphone navigieren?

Neu ist daher unter anderem ein Kapitel über Smartphone-Navigation (mit den besten Apps) sowie ein Bereich über eBike-Navigation und Sportnavis. Wer freie Garmin-Karten sucht, wird ebenfalls hier fündig. Ein kompakter Basis-Workshop zur Einführung in Garmins Software BaseCamp ist nun auch dabei.

Als Leitgerät dient dieses Mal Garmins Oregon 600, bei dem sämtliche Einstellungen und Menüs anschaulich dargestellt und kommentiert werden. Die neuesten Geräte von Garmin (eTrex Touch, Edge 20/25) sind bereits enthalten, und auch die Modelle von Falk, Teasi, TwoNav und CompeGPS werden beschrieben und kommentiert. Tipps und Tricks aus der Praxis dürfen natürlich nicht fehlen, zum Beispiel wie man am PC unkompliziert und schnell Touren plant und auf das GPS-Gerät überträgt. Gemäß dem Leitsatz "Navigation sollte so einfach wie möglich sein" werden die Inhalte auch für den Laien nachvollziehbar und verständlich erklärt. "GPS für Biker" ist erschienen im Bruckmann-Verlag, ISBN-13: 978-3-7654-4981-9 und demnächst auch wieder im Fahrradbüro erhältlich.

Peter Beckmann







## Flyand Bike

Meine Hamburger Freunde und ich suchen Jahr für Jahr hübsche, bergige Urlaubsregionen für eine Rennradtour.

Das italienische Piemont haben wir wegen der komplizierten Anreise immer ausgelassen. Doch plötzlich offerierte GermanWings einen Direktflug von Hamburg sowie von Stuttgart nach Mailand (mit Radtransport). Milano Malpensa ist unerwartet ein Flughafen mitten in einer gottverlassenen Gegend. Man befindet sich in direkter Nähe zum Lago Maggiore und am Fuß der Voralpen (!). So bissen wir in den sauren Kerosin-Apfel (nicht ohne den obligatorischen 'AtmosFair'-Beitrag zu entrichten) und planten eine Alpenüberquerung von Mailand nach Genf. Die Grobplanung suggerierte eine Strecke von 550 km und 11.000 Höhenmetern. Das sollten unsere alten Knochen in 8 Tagen schaffen – bei uns ist nämlich immer Minimalgepäck angesagt.

Die erste Etappe von Lombardia nach Piemonte war geprägt von Naturparks und einer sanft wachsenden Hügellandschaft. Allerdings gemischt mit sogar am Samstag autoreichen Abschnitten. Für einen späten Augusttag erwischten wir recht heißes Wetter, dafür bekamen wir Extrapausen durch 2 Platten. Die Topografie mit den bis auf die Spitzen mediterran bebauten Hügeln kannte ich so bisher nicht, einfach lieblich. Bis zum mondänen Mittelzentrum Biella, unserer Nachtstatt, hatten wir tatsächlich schon über 1000 Höhenmeter verbraten. Und kein Tourist weit und breit!





Die Fahrt weiter südwestlich – quasi an Turin vorbei – erscheint flach mit jedoch querlaufenden Höhenzügen. Prompt quälten wir uns wieder von 400 auf 1100 Meter, und ähnlich ging es weiter. Lanzo Torinese als Etappenziel ist – 40 km mit der Bahn von Turin entfernt – so ländlich wie etwa Herrenberg. Übernachtungen erweisen sich als schwierig ohne Vorausbuchung, weil vielfach noch die Sommerferien die Hotellerie bestimmen.

Nun erreichte uns eine Tiefdruckfront. Die nächste Etappe ins Val di Susa (S21-Kritiker horchen auf) entwickelte sich von überwiegend trockenen Landstraßen über einen einsamen 1300 m-Pass (Mompellato) zu einer gnadenlosen Wasserfahrt im stark befahrenen Susatal ohne Ausweichoption auf Nebenstrecken. In der Zeitung kamen am nächsten Morgen dramatische Berichte von Überschwemmungen; wir aber sahen ab nun fünf Tage lang keinen Tropfen Regen mehr und nur wenige Wolken!

Nun wurde es aber auch ernst, denn von Susa aus konnten wir ja nicht den bequemen Frejus-Tunnel (Autobahn) nutzen. Stattdessen ging es gleich mal am Stück 1600 Meter hoch nach Frankreich und über den Col du Mont Cenis (2084 m Passhöhe). Oben ein unglaublich beeindruckender Stausee vor Gletscherkulisse (mit ent-

sprechenden Gastronomieangeboten). Ein wenig Gefälle gönnten wir uns noch nach Lanslevillard, unserer Basisstation für die Bewältigung des Col de l'Iseran am nächsten Tag.

Hier in Savoien war plötzlich alles sehr touristisch – die Wintergäste werden sommers ersetzt durch Mountainbike-Fans aller Couleur. Das Preisniveau liegt deutlich höher als in Italien. Hoch ging es auch für uns: Über nacheinander geschachtelte Täler - eines schöner als das andere und mit extrem wenig Autoverkehr - kletterten wir Richtung Iseran-Kamm auf 2761 m.ü.NN, wo die UV-Strahlung aus wolkenlosem Himmel bereits hautunfreundlich wird. Als einzige Einkehrmöglichkeit erwies sich eine Hüttenschenke. Nicht nur Biker oder Automobilisten passierten, auch Wanderer gab es zuhauf. Die Abfahrt führte uns rasant durch Val d'Isère (eine Retortenstadt) hindurch bis in die Talsohle nach Bourg St. Maurice.

Da wir weder den Mont Blanc noch Albertville auf der Hauptverkehrsachse N90 ansteuern wollten, wählten wir tags darauf eine weitere Nebenroute, diesmal über den ebenfalls fordernden Cormet de Roselend (auf 1967 m, quasi zum Frühstück) in Richtung Beaufort. Hier gerieten wir in ein "Tour de France-Nachwuchsrennen" und nutzten die Zwangspause für Sportfotografien.

In Haute Savoie kannten wir uns bereits etwas aus. Wir befuhren zum zweiten Mal den Col des Saisies, die traumhaften Gorges de l'Arondines und den Col des Aravis. Noch als weißen Fleck und als letzte Herausforderung der Reise fanden wir den Col de la Colombière (1613 m). Wohl beraten waren wir mit der Anfahrt von Grand Bornand aus, denn gegenüber den typisch 7-8% beim nachmittäglichen Aufstieg erwarteten uns größtenteils zweistellige Prozente bei der Abfahrt.

Die folgende Schlussetappe zum ,Lac Leman' fiel kurz und eher flach aus und wurde zu einem Erholungstag mit Bad im Genfer See. Nun konnten wir die Rückfahrt - mit gutem ökologischen Gewissen - per Bahn antreten. Matthias Pfaff







## **Deutschland** – von Nord nach Süd

Nachdem wir schon seit Jahren als Teilnehmer geführter ADFC-Touren Deutschland an der Grenze entlang umkreisen, wollten wir es nun durchqueren. Von Flensburg bis nach Hause. Natürlich mit unserem Tandem - wie sonst?



Über die Fahrradmitnahme eines Tandems im Fahrradabteil des ICs findet man im Netz sehr unterschiedliche Erfahrungen. Nach einem erfolgreichen Trockenversuch am Bahnhof, bei dem das Fahrrad längs an die Klappsitze fixiert war, sind wir mit gemischten Gefühlen am 9. Juni zum Hauptbahnhof aufgebrochen. Werden wir mitgenommen?

Kein Problem: der freundliche Zugbegleiter half uns sogar, das Gefährt zu verstauen. Doch nach dem obligatorischen Personalwechsel mitten auf der Strecke stürmt eine Zugbegleiterin ins Abteil und teilt uns in aufgebrachtem Tonfall mit, dass das "Zweierrad" sofort(!) raus müsste – auf freier Strecke. Der Hinweis auf Ihren freundlichen Kollegen zu Beginn der Reise konnte sie zwar nicht beruhigen. Dennoch durften wir bis Hamburg im Zug bleiben.

Schiffshebewerk Lüneburg

Von Hamburg ging es dann zum Glück im Nahverkehrszug ohne Problem nach Flensburg.

In Flensburg hatten wir nach dieser Fahrt nur wenig Zeit zum Flanieren. Für einen kleinen Stadtrundgang hat es jedoch allemal gereicht. Lustig war das "shoefiti" (aus "shoe" und "Graffiti") in der Norderstraße. Eine "Schlappengasse" – lange Zeit Kosename für die Stuttgarter Königstraße – ganz anderer Art, alle paar Meter hingen an Leinen unzählige Schuhe über die Straße.

Am nächsten Tag ging es dem Ostseeradweg und der Schlei entlang bis Schleswig. Dass der Ostseeradweg kilometerlang nur eine Gehwegplatte breit ist, hat uns sehr erstaunt und unsere Tandem-Fahrkünste etwas strapaziert. Es handelt sich immerhin um eine Fernradroute, die D-Netz Route 2. Übrigens, wer glaubt hier eine flache Etappe vor sich zu haben, wird sich wundern. Nicht umsonst heißt die malerische Landschaft holsteinische Schweiz. Schon ein wenig landeinwärts wird es verdammt hügelig.

Schleswig ist ein schöner, jedoch ziemlich verträumter Ort. Abends ist es im Ortskern fast menschenleer. Kein Wunder, scheinbar trifft sich die gesamte Einwohnerschaft im Strandlokal am Hafen. Dort tanzt nicht nur der Bär, es gibt auch lecker was zu essen (meist fischig, mit Bier aus der Cornelius-Brauerei ©).

Immer an der Ostsee entlang ging es weiter über Eckernförde nach Kiel. Dass wir dort mit unserem Hotel im Rotlichtviertel gelandet sind, war Zufall. Unsere Strecke haben wir von Tag zu Tag geplant und die Unterkünfte unterwegs über das Handy gebucht. Außerhalb der Ferienzeit war dies kein Problem. In Kiel hatten wir jedoch verdammtes Glück - eine Woche später wäre während der "Kieler Woche" alles ausgebucht gewesen.

Ab Kiel ging es nicht mehr an der Küste entlang, sondern "querfeldein", am Plöner See vorbei bis Lübeck. Dies war ein Muss. Dort studiert unser "Kleiner". Also haben wir gleich zwei Tage in Lübeck verbracht und nicht nur die schöne Altstadt (zum wiederholten Male) genossen, sondern auch mit einer kleinen Rundfahrt auf der Trave ein bisschen das Umland erkundet.

Der nächste Tag war landschaftlich gesehen etwas eintönig. Zuerst ging es am Elbe-Lübeck-Kanal bis Lauenburg. Dann wechselten wir zum Elbe-Seiten-Kanal - immer eben, immer gerade aus und ziemlich langweilig.

Plötzlich tauchte am Horizont recht unvermittelt ein gigantisches Bauwerk auf: das Schiffshebewerk Lüneburg. Es ist absolut beeindruckend, wie Riesenpötte in einer überdimensionalen (nicht ganz dichten) Wanne 44 m hochgehievt werden. "Kanalaufwärts" ist die Schleuse bei Uelzen mit ihren 23 m hohen Schleusentoren kaum



weniger eindrucksvoll. Außerdem muss in Uelzen unbedingt der Bahnhof besichtigt werden, der von Friedensreich Hundertwasser entworfen und gestaltet wurde.

Wenn der Weg etwas abseits vom Kanal landeinwärts führte, wurde es ab und zu ziemlich spannend. Einmal sind wir zum Beispiel schlicht versandet. Das Tandem versank bis zu den Speichen im Sand. Selbst Schieben war nur mit allergrößtem Kraftaufwand möglich.

Auf der weiteren Strecke mieden wir nicht nur größere Städte wie Braunschweig, sondern umfuhren auch den Harz und sind über Gifhorn, Hildesheim und Göttingen nach Kassel gefahren. Zwischen Hildesheim und Göttingen liegt auf etwa halber Strecke Einbeck. Das kleine aber sehr feine Fahrradmuseum in Einbeck ist auf jeden Fall einen Abstecher wert. Sehr liebevoll wurde hier alles rund ums Rad zusammengetragen. Man kann dabei auch mal die Perspektive vom Hochrad testen oder mit einem Drais'schen Laufrad eine Runde auf dem Innenhof drehen.

#### In Kassel war wieder Zeit für einen Pausentag.

Was Radfahren in Kassel betrifft, war dies für uns allerdings ein Graus. Sicher ist es besser, wenn man sich dort auskennt. Wir sind als Fremde immer wieder auf ziemlich großen, stark befahrenen Straßen gelandet. Die Ausschilderung für Radfahrer ist sehr spärlich oder überhaupt nicht vorhanden. Den fahrradfreien Tag haben wir daher mit einer ausgiebigen Wanderung zum Unesco-Welterbe Bergpark Wilhelmshöhe genutzt – mit dem Ergebnis, dass Renate am nächsten Tag Muskelkater hatte.

Von Hannover-Münden nördlich von Kassel bis Schlitz nördlich von Fulda folgten wir dem Fulda-Radweg. Diese Strecke fanden wir deutlich interessanter und abwechslungsreicher als die Kanalradwege im Norden.

Bei Malsfeld, etwas südlich von Melsungen, gibt es eine mit Muskelkraft angetriebene Seilbahn über die Fulda für Radfahrer und Fußgänger. Eigentlich kann man sich damit eine Steigung an einer Landstraße sparen. Man fragt sich nur, was anstrengender ist. Wir fanden die Seilbahn eine lustige, aber ziemlich unnötige Spielerei – auch wenn sie bei ihrem Bau durch den örtlichen ADFC hochgelobt wurde.

Ein Teil des Fulda-Radweges gehört schon zum nordhessischen Bahnradwegenetz. Ein Genuss für jeden Radtouristen! Bei Schlitz haben wir den Fulda-Radweg verlassen. Nun ging es erst mal 400 Höhenmeter nahezu kontinuierlich zum Vogelsberg bergauf – aber eben auf 40 Kilometern mit einer Eisenbahn-tauglichen Steigung von

1 bis 3%. Oben angekommen hat es zwar nicht geregnet, aber wir waren leider voll in den Wolken, so dass es mit der schönen Aussicht nicht so weit her war. Dann ging es über 30 Kilometer auf gut asphaltierter Strecke 500 Höhenmeter bergab. Für uns war das auf unserem Tandem ein absoluter Spaß. Dabei haben zwei einsame Rennradkollegen den Hangabtrieb eines vollbepackten Tandems gründlich unterschätzt – sie sahen nur noch unser Rücklicht.

Bei Seligenstadt bogen wir auf den ADFC-5-Sterne-Main-Radweg ein. So ganz konnten wir diese Höchstbewertung nicht nachvollziehen. Rund um Aschaffenburg ist die Wegeführung beispielsweise etwas abenteuerlich. Ansonsten ist der Radweg ein breiter, sehr ebener und eben etwas langweiliger Weg, dessen Reiz wohl eher in der Verbindung der vielen Sehenswürdigkeiten am Wegrand liegt.

In Miltenberg verließen wir den Main-Radweg und fuhren auf einer herrlichen, ruhigen, gut asphaltierten Strecke über Amorbach nach Mudau. Dort ging es wieder auf eine stillgelegte Bahnstrecke, die uns durchgehend bergab bis Mosbach führte – leider weitgehend nicht asphaltiert. Mit dem Neckartalradweg waren für uns wieder heimatliche Gefilde erreicht. Diesem brauchten wir nun nur noch über Heilbronn bis nach Stuttgart zu folgen, um in einer letzten Anstrengung den Anstieg nach Möhringen zu bewältigen.

Um herrliche Landschaften zu genießen, muss man nicht unbedingt in ferne Länder reisen. Dies können wir nach 1250 km und (nur!) 5500 Höhenmeter mit Sicherheit sagen!

Und eine weitere Erkenntnis ist, dass die Vision, eine Spitzenposition in Sachen Radverkehr zu erreichen, für Baden-Württemberg kein allzu hoch gestecktes Ziel ist. Im Rest von Deutschland wird auch nur mit Wasser gekocht. Zugewachsene Radwege, fehlende Ausschilderung, fehlende Umleitungen an Baustellen, unüberwindbare Z-Übergänge – ein vollbepacktes Tandem ist dabei ein vorzügliches Testfahrzeug – Radwege, die ohne Vorwarnung an einer Treppe enden, sehr freizügige Auslegung der Straßenverkehrsordnung (legal, illegal, sch...egal). Diese misslichen Erfahrungen sind leider auch in anderen Bundesländern üblich.

Wer mehr zur Tour erfahren will – einschließlich zugehöriger GPS-Tracks – kann sich gerne mit uns in Verbindung setzen

Renate + Cornelius Gruner



## **ADFC-Familientour**

## Radeln und mehr...

## Mit Kindern unterwegs

In diesem Sommer wurden vom ADFC Stuttgart zwei Familientouren angeboten, die beide bei wunderbar sonnigem Wetter stattfanden.

> Die FamilienSchraubertour im Juni sollte laut Programm bei der ADFC-Selbsthilfewerkstatt beginnen. Tatsächlich starteten die vier teilnehmenden Familien aber bereits in Feuerbach. Wir radelten durch das Feuerbacher Tal und den Kräherwald in den Stuttgarter Westen zur Rotebühlstraße. In der Werkstatt wurden erst einmal die Fahrräder geprüft, Bremsen und Gangschaltungen richtig eingestellt, bequeme Sitzpositionen ausprobiert und neue Sättel ausgewählt.

Die Kinder halfen gerne mit, aber nach einer Weile war das Klettern und Schaukeln mit dem Seil, das von Matthias am stabilen Querbalken des Vordaches befestigt wurde, spannender. Zum Ausruhen zwischendurch gab es von Ina einen Stapel "Käpt'n Blaubär"-Hefte.

Mit der S-Bahn fuhren wir nach Vaihingen, wo der Stadtpark zur Mittagspause lockte. Dort gab es für jeden einen schönen Platz: einen Sand- und Wasserspielplatz für die Kleinen, Klettergeräte und Fußballplatz für die Größeren, einen romantischen Seerosenteich für die Mädchen und Sitzbänke für die Erwachsenen zum Ausruhen und Picknicken. Dann konnte endlich die "richtige" Radtour beginnen. Über Möhringen und das ruhige Körschtal erreichten wir Hohenheim. An der Universität besuchten wir das Zoologische und Tiermedizinische Museum mit zum Teil gruseligen Tierpräparaten und der berühmten Hohenheimer Holzbibliothek (Xylothek).

Für den Rückweg dachte niemand daran, die Stadtbahn nehmen. Wir radelten die Spitalallee entlang zum Probstsee nach Möhringen und weiter nach Vaihingen. Auch hier wollte keiner die Tour mit der S-Bahn abkürzen, so dass wir durch den Pfaffenwald und über den Schattenring zum Schwarzwildpark radelten. Eine Pause bei den Wildschweinen mit ihren lebhaften Frischlingen munterte alle müden Kinder und Erwachsenen noch einmal auf.

Die letzten Kilometer über das Steinsträßle ins Lindental liefen fast wie von selbst, zumal eine Einkehr im Katholischen Waldheim Lindental in Aussicht gestellt wurde. Nach einer Stärkung mit kühlen Getränken, Kuchen und Eis war bei den Kindern wieder genügend Energie vorhanden, um sich auf dem Waldheim-Spielplatz endgültig auszutoben.

Fahrradcheck vor der Tour





links: Pause unterwegs rechts: Klettern in der Fahrradwerkstatt

Die zweite Tour fand Mitte Juli statt. Das einzige Bonbon-Museum Deutschlands und eine große Garten-Eisenbahnanlage in Hohenhaslach lockten wieder vier Familien auf die Räder. Der gemeinsame Startpunkt war in Bietigheim am Bahnhof. Zunächst radelten wir das ruhige Tal der Metter aufwärts nach Großsachsenheim, weiter nach Sersheim und Kleinglattbach. Gegen Mittag erreichten wir das Bonbon-Museum der JUNG Bonbonfabrik. Eine Ausstellung mit verschiedenen Bonbonverpackungen, die Geschichte der Bonbonherstellung und der alte Kolonialwarenladen "Oscar Zahn" aus der Calwer Straße in Stuttgart gefiel Erwachsenen und Kindern gleichermaßen. Aber fast noch attraktiver fanden die Kinder dann den Fabrikverkauf im gleichen Gebäude, wo die vielen bunten Fruchtgummi-Sorten probiert werden konnten.

Mit vollen Packtaschen und bei einigen Kindern auch vollen Bäuchen radelten wir auf ruhigen Wegen zwischen Feldern, Wäldern und Wiesen weiter nach Hohenhaslach. Dort gab es in der Besenwirtschaft vom Weingut Katzer eine Stärkung, bevor wir, gleich gegenüber, die Strombergbahn von Heinz Knodel anschauen

Schon seit 1975 existiert diese Gartenbahn-Anlage auf fast 200 Quadratmetern und wird ständig ausgebaut und fantasievoll verschönert.

Viele verschiedene Züge drehten ihre Runden. Zwischen den Gleisen gab es einfallsreiche Szenen und witzige Figuren zu entdecken: eine Raubritterburg, eine Klosterkirche, eine Kabinenseilbahn für Bergwanderer, eine Dinosaurierhöhle mit rotierender Riesenspinne, die Trollhöhle, Pettersson und Findus, ein Jahrmarkt mit Riesenrad und ein Indianerlager inmitten von Kakteen und einer Sandwüste.

Beeindruckend zu beobachten war auch das automatisierte Beund Entladen eines Zugs mit Lorenwagen, raffiniert gelöst war der Transport von Baumstämmen.

Die Kinder wären trotz der hochsommerlichen Temperaturen rund um die Eisenbahnanlage gerne länger geblieben. Doch schließlich lag noch der Rückweg nach Bietigheim vor uns.

Beim Spielplatz an der Enz mit der riesigen Röhrenrutsche in Bietigheim gab es noch eine ausgedehnte Eis- und Spielpause. Dann traten die Familien in unterschiedlichen Richtungen den Heimweg an.

Annette Tumback



## Radfahren & Schulwege – zwei Welten treffen aufeinander?

Lange haben wir im Radrundbrief nichts mehr über die Radforum-Aktivitäten berichtet – von der Projektgruppe Infrastruktur mal abgesehen. In der Projektgruppe Rad&Schule fanden wegen eines Aufgabenwechsels im Stadtplanungsamt und eines gleichzeitigen Jobwechsels beim Sprecher der PG keine regelmäßigen Treffen statt. Eine laufende Aufgabe jedoch ist die Verbreitung der genialen Idee des "Fahrradbusses", auch "Die SchulRadler" genannt. In einigen württembergischen Gemeinden wurden gute Erfahrungen damit gemacht, den umgeschulten Fünftklässlern auf ihrem neuen Schulweg solch eine Starthilfe zu geben.

Das sieht so aus: Begleitet von geschulten Erwachsenen oder älteren Mitschülern radeln die neuen Fünftklässler in Gruppen mit bis zu zehn Kindern in den ersten ca. zwei Wochen nach den Ferien gemeinsam ihren Schulweg. Danach können sie die Strecke alleine bewältigen. Die Gruppen treffen sich an festgelegten Haltestellen, sammeln unterwegs andere Mitschüler ein und fahren nachmittags gemeinsam nach Hause. Näheres hierzu unter www.agfk-bw.de/schulradler .

Ich habe speziell im Stadtteil Bad Cannstatt versucht, die Idee bei dortigen Gymnasien und Realschulen zu implementieren. Dabei wurde ich aber nicht maßgeblich von der Elternschaft (Beiräte) oder von Schulleitungen unterstützt. Da stellt sich die Frage: Besteht, abhängig von der lokalen Situation, bei den Schulen kein Bedarf an Coaching zum Thema sicherer Schulweg, oder stufen die Beteiligten das Radeln zur Schule grundsätzlich zu kritisch ein, oder sind letztlich nur keine Ressourcen bei Schulverantwortlichen und Schulbeiräten vorhanden, um sich noch ein zusätzliches Thema aufzuhalsen? Mein Eindruck nach diversen Gesprächen ist, dass alles teilweise zutrifft. Zum einen liegen manche Schulen (z. B. das Elly-Heuss-Knapp-Gymnasium) so wunderbar abseits

des (automobilen) Verkehrs, dass alle Schüler selbst im Grundschulalter den Weg sicher bestreiten könnten. Dazu legen sie ja die Prüfung für den Fahrradpass ab. An anderen Schulen in einem so dicht besiedelten Stadtteil ist der Einzugsbereich so, dass die SchülerInnen überwiegend zu Fuß kommen oder zumindest fußläufig von der nächsten Haltestelle. Wo der Schuh so wenig drückt und wo tagtäglich relativ wenige Fahrräder in den überwiegend gut brauchbaren Abstellanlagen abgestellt werden, winken Schulverantwortliche schon mal ab, bevor man in Pflegschaftsabenden das Thema vorträgt. Einen Verkehrsverantwortlichen, geschweige denn Radverantwortlichen, findet man im Lehrkörper auch eher selten - zu sehr wurden und werden die Lehrkräfte im letzten Jahrzehnt mit Sonderaufgaben überfrachtet.

So erscheint es mir am sinnvollsten, "Cherry Picking' zu betreiben und solche Schulen zu unterstützen, die für das Projekt "Schulradler" aufgeschlossen sind, entsprechend auch Ehrenamtliche kurzzeitig abstellen können und die sich die Unterstützung des Radforums bzw. des ADFC sichern möchten. Wer aus der Leserschaft Kontakte zu einer weiterführenden Schule hat, bei der sich das Anklopfen lohnt, möge sich ermuntert fühlen, mich zu kontaktieren (über das Fahrradbüro oder Matthias.Pfaff@adfc-bw.de). Ich werde dann Schritte für die Projektdurchführung einleiten.

Wer an dem Thema allgemein interessiert ist oder sich speziell bei der anstehenden Aktualisierung der Rad+Schule-Infomappe (www.stuttgart. de/fahrradundschule) beteiligen möchte, kann gerne zum nächsten Zusammentreffen der PG3 dazukommen, einfach melden.

Matthias Pfaff



### FÖRDERMITGLIEDER

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

Die Speiche	Robert-Leicht-Straße 2	Stuttgart-Vaihingen	0711 735 17 64
eRadwerk	Reinsburgstraße 96	Stuttgart-West	071112859816
Rad und Tat	Gäuweg 1	Stuttgart-Zuffenhausen	0711 80 89 35
Rad und Reisen	Arnoldstraße 1	Stuttgart-Mühlhausen	0711 53 21 27
rent a bike Andreas Straub	Verleih: verschiedene Orte		0711 42 07 08 33
Radsport Wolbold	Riederstraße 8	Stuttgart-Lederberg	0711 427289
Neue Arbeit (Radstation)	An den Bahnhöfen S-Vaihinge	en, S-Möhringen, S-Bad Cannstatt, S-Feuerbach	0711 997 61 79
Stadtrad	Gutenbergstraße 45 A	Stuttgart-West	0711 656 71 99
Transvelo	Strohberg 7-9	Stuttgart-Süd	0711 649 21 53
Zweirad Walz	Steinbrunnenstraße 30-32	Stuttgart-Möhringen	0711 16160-33

## MPRESSUM

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, stuttgart@adfc-bw.de

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

#### Verantwortlicher Redakteur:

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

Layout Simona von Werder

#### Redaktionsschluss für den Winterrundbrief:

1. Dezember 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**

### Herbst-Rätsel...

Die neue Aufgabe erfordert diesmal etwas Ortskenntnisse. Im September fuhr Nico Assfalg vom Landesverband mit einem handelsüblichen Pedelec ein zweiteiliges Wettrennen gegen einen Fahrlehrer mit einem handelsüblichen Auto. Beide Etappen, die erste vom Bismarckturm zum Rathaus und die zweite vom Rathaus zum Fernsehturm, wurden von Nico gewonnen.

#### Ihre Aufgabe ist nun: Wie ist Nico gefahren?

Ein kleiner Tipp: Nicht immer ist die kürzeste Strecke die schnellste. Bei dem Rennen mussten alle Verkehrsregeln eingehalten werden, andere Verkehrsmittel wurden nicht benutzt.

Startort: Bismarckturm Stuttgart

**Zwischenziel:** Stuttgarter Rathaus (Rathaustreppe)

**Ziel:** Stuttgarter Fernsehturm (Parkplatz).



#### So geht's:

Senden Sie bitte die Lösung bis zum 1. Dezember 2015 als Datei, Plankopie oder Beschreibung an stuttgart@adfc-bw.de oder ans Fahrradbüro, Breitscheidstraße 82, 70176 Stuttgart.

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

Zu gewinnen gibt es diesmal einen **Gutschein** für einen **Fahrrad-Reparaturkurs** und **5 druckfrische Klimasparbücher** mit zahlreichen Gutscheinen für die Einsender, die die geringsten Abweichungen zur gefahrenen Route finden. Viel Glück!

#### Lösung Sommer 2015

Das Rätsel in der letzten Ausgabe brachte erfreuliche 12 richtige Lösungen. Die Gewinner/innen sind: Heidi Herold, Aline Bast, Klaus Bücher, Regina Selbach und Wolfgang Winter. Außerdem erhält Stefan Streicher einen Preis, er hat als einziger Gewinner eine Postkarte geschrieben. 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







## Das Fahrradbüro des ADFC Stuttgart

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

S-Bahn-Haltesteltle 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

### TERMINE.

#### November/Dezember

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

#### Januar/Februar 2016

So 10.1. Fröhliches Eisbein (3)

Mi 27.1. Bilderabend

Mi 24.2. Mitgliederversammlung

1: gemütlich, 2: leicht sportlich, 3: sportlich anspruchsvoll,

4: extrem, F: Familientour, T: Tandem, MTB: Mountainbike

## Immer aktuell: **Unsere Touren im Internet**

Unsere Touren und Veranstaltungen werden in der Tourendatenbank des ADFC Baden-Württemberg im Internet veröffentlicht und dort aktualisiert. Änderungen, Absagen, Tourenverlauf der Mittwochstouren sowie ggf. zusätzliche Tourenangebote sind dort, auch kurzfristig, zu erfahren.

http://www.adfc-tour.de/index.php?mandant\_id=34

### ZU VERKAUFEN: LIEGERAD TOXY LT

Bei gleicher Eignung werden ADFC-Mitglieder als Käufer/in bevorzugt.

Ein tolles Rad, aber ich komme berufsbedingt leider zu wenig zum Radeln. Ich wünsche mir eine/n KäuferIn, die/der dieses schöne gelbe Rad viel fährt und gut behandelt.

Technische Daten: Größe M (für Menschen von 165-185 cm). Schaltung: 2 Ortlieb Kilometerstand: ca. 500 km

Weitere Infos und Vereinbarung von Probefahrt unter: TinaMuerle@gmx.de

## **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/



## 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 - Trecking - City - Jugend - Kinder-Räder - Dreiräder - Roller

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



## Wer braucht Helme?

Und warum diskutieren wir darüber seit Jahren?

Unter uns Radelnden, auch unter den ADFC-Mitgliedern, gibt es Helmtragende, solche die nie einen Helm tragen, und solche die ab und zu einen tragen. Beim Radeln. Unstrittig ist sicher, dass bei einer unbestimmten Zahl von Stürzen und Unfällen ein Helm nützlich war – oder gewesen wäre. Genauso sicher konnte ein Helm bisher weder einen Beinbruch noch die meisten Genickbrüche verhindern. Schwerpunkt der ADFC-Fahrsicherheitsseminare ist deshalb immer die VERHINDERUNG von Unfällen oder Stürzen, dann nämlich ist es völlig egal, ob Sie Helm, Pudelmütze oder Badekappe tragen. Was viele allerdings nicht wissen: mit dem KFZ verunglücken deutlich mehr Menschen und erleiden schwerste Kopfverletzungen, oft genug tödliche. Meist drei- bis viermal so viel wie Radelnde! Aber eine Diskussion über die Helmpflicht im Auto findet nicht statt. Warum? Schumacher, Vettel und Co. tragen selbstverständlich Helm. Aber auch bei Rennfahrern sind mit Helm nicht alle Verletzungen zu

Wir werben für das freiwillige Tragen von Helmen. Viel mehr aber werben wir für eine sichere, rücksichtsvolle und vorausschauende Fahrweise. Und für sichere Wege, auf denen wir uns mit dem Rad bewegen können. Radstreifen sind nicht an jeder Stelle machbar, helfen aber Unfälle zu vermeiden. Spezielle Radlerampeln, Ausleitungen am Ende von Radwegen ... die Liste der Wünsche ist lang. Seit mehr als 30 Jahren streiten wir im ADFC Stuttgart für Ihre und unsere Sicherheit. Eine wesentliche Steigerung des Radverkehrsanteils ist nur möglich, wenn wir auch die Menschen, denen das Radeln aktuell zu gefährlich ist, durch gute und sichere Wege aufs Rad bewegen

Wir erwarten nicht, dass durch diese Zeilen die Diskussion beendet ist. Aber vielleicht spart sich der/die eine oder andere in Zukunft unnötige Debatten. Und trägt dann Helm – oder auch nicht. Wenn Sie aber darüber hinaus gelernt haben, vorausschauend und intelligent zu fahren, und nicht mit Gewalt Ihr "Recht" durchsetzen, dann haben alle gewonnen. Gute Fahrt!

Peter Beckmann