

# Stuttgarter RadRundbrief



Herbst 2016

## Neue Heimat



im Umweltzentrum

Neue Fahrradstraße:

**Tübinger Straße**

Fahrradbasar in Mühlhausen:

**Samstag, 25. März 2017**



**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

## STUTT GART



- 4 Neues aus Stuttgart
- 6 Aus der AG Rad
- 7 Musterlösungen für das Radnetz
- 8 Tübinger Straße  
Ein Gastbeitrag von Bezirksvorsteher  
Stuttgart-Süd, Raiko Grieb
- 10 Radtourenplanung 2017

## TOUREN



- 11 Vennradweg
- 12 Mit Kindern Natur und Kunst  
per Rad entdecken
- 13 Fahrradjubiläum 2017  
200 Jahre Fahrrad
- 14 Pilgerfahrt oder was?
- 16 Vier Sterne mit Familie  
Tauernradweg

## VERMISCHTES



- 18 Eurobike 2016  
Aus Alt wird Neu
- 19 Fahrradbasar Mühlhausen 2017
- 20 Tandem-Test  
Einmal Berlin und zurück
- 22 Fahrradwartung in  
Flüchtlingsunterkünften in Feuerbach
- 23 Tern Node – Lastenrad zum Falten
- 24 ADFC-Schutzbrief: Ernstfallerfahrung
- 25 Rätsel/Fahrradbüro
- 26 Kimmich/Impressum
- 27 Termine/SWSG

Liebe Leserinnen,  
liebe Leser!

**D**er 25. Mai 1988 war für den ADFC Stuttgart ein wichtiges Datum:

Wir haben im „Souterrain“ in der Breitscheidstraße 82 unser „Fahrradbüro“ eröffnet, das erste seiner Art in Baden-Württemberg.

Mehr als 28 Jahre war dort die Anlaufstelle für Ratsuchende rund ums Fahrrad. Das Kerngeschäft im Fahrradbüro, Beratung zum Fahrradkauf, Tourenberatung, Verkauf von Literatur und Karten hat in den letzten Jahren stark abgenommen – ersetzt durch die heimische Recherche im Internet. Nur das seit einiger Zeit florierende Geschäft der Fahrrad-Codierung funktioniert noch nicht übers Netz.

Auch die Lage abseits der Radrouten trug dazu bei, dass unser Fahrradbüro immer weniger besucht wurde – zufällige Laufkundschaft gab es keine. Frei nach dem Motto: kommt der Kunde nicht zu uns, gehen wir zum Kunden, haben wir mit unserem Beratungsangebot im laufenden Jahr in den Stuttgarter Fahrradstationen gastiert. Nachdem der Aufwand in keinem Verhältnis zur Resonanz stand werden wir dieses Projekt nach einem Jahr leider wieder einstellen. Und dennoch geht's weiter. Das Fahrradbüro ist umgezogen. Ab Mitte November sind wir im Umweltzentrum in der Rotebühlstraße 86/1 zu erreichen, zukünftig eher in der Form einer ADFC-Geschäftsstelle mit den üblichen Öffnungszeiten für Kundschaft. Das Beratungsangebot bleibt, Vermietung und Verkauf werden aber auf das Notwendigste reduziert.

Die Lage bietet uns einige Vorteile. Die ADFC-Selbsthilfe-Werkstatt ist dort seit mehreren Jahren beheimatet. Der kurze Kontakt mit dem im gleichen Haus untergebrachten Umweltverbänden wie BUND, BUND-Jugend, VCD, Naturschutzjugend usw. bietet neue Möglichkeiten einer Zusammenarbeit.

Schauen Sie einfach mal vorbei. Mittwoch- und Donnerstagnachmittag sind wir in der Regel für Sie da. Genaueres erfahren Sie auf unserer Homepage [www.adfc-bw.de/stuttgart](http://www.adfc-bw.de/stuttgart).

*Cornelius Gruner*



» In der **Tübinger Straße** wurde die zweite Fahrradstraße Stuttgarts eingerichtet. Näheres dazu ist im Artikel von Herrn Grieb (Bezirksvorsteher Stuttgart-Süd) zu lesen. Nun sollte sie – wie am Ende des Artikels angedeutet – möglichst durchgängig bis zur Seilbahn am Südheimer Platz weitergeführt werden.

» Es schwebte lange wie ein Damoklesschwert über dem Stuttgarter Radverkehrsnetz: Das zu niedrige Gelände am **Ferdinand-Leitner-Steg** zwischen dem Oberen und dem Mittleren Schlossgarten. Da die Brücke denkmalgeschützt ist, konnte es nicht ohne weiteres erhöht werden – so lag ständig eine Sperrung der Brücke für die Radfahrer in der Luft, denn es wurde befürchtet, dass bei einem Unfall ein Radfahrer von der Brücke fallen könnte. Zu einer Sperrung wird es nun zum Glück nicht kommen, da das zuständige Denkmalamt einer Geländeerhöhung zustimmte, die mittlerweile auch angebracht wurde.

» Bereits im Frühjahr wurde in **Zuffenhausen** ein neuer Fahrradstreifen markiert. Anstelle der ungenutzten Parkplätze an der **Haldenrainstraße** auf der rechten Seite können Radfahrer jetzt dort bergauf fahren. Bislang erfolgte die Führung über einen Zweirichtungsweg an der linken Straßenseite. Wenn man oben ankam, musste man umständlich mehrere Fußgängerampeln passieren. Das gehört nun der Vergangenheit an.

» Im Spätsommer wurde – ebenfalls in **Zuffenhausen** – ein Schutzstreifen eingerichtet, in der **Schwieberdinger Straße** bergauf vom **Siegelbergdurchlass** bis zur **Ohmstraße**, als dort ohnehin der Belag erneuert wurde. Allerdings ist der Schutzstreifen sehr schmal, sogar knapp unter dem Mindestmaß von 1,25 m und damit deutlich unter dem Regellaß von 1,50 m. Falls jemand nachmessen möchte: Bei Schutzstreifen wird bis zur Mitte der Linie gemessen, nicht wie bei Radstreifen zum äußeren Rand.

» Vorab: Das Fahrradverbot an der **Löwentorstraße** zwischen Hallschlag und Bottroper Straße ist nach wie vor ein Ärgernis. Es wurde aber abgemildert, in dem künftig am unteren Ende wenigstens der Umweg um die bisherige Lärmschutzwand entfällt. Unter der neuen Stadtbahnlinie gibt es nun einen Durchlass, durch den man den Parallelweg hinter der Stadtbahn direkt erreichen kann.

#### Von oben nach unten

**Zweite Fahrradstraße Stuttgarts:  
Die Tübinger Straße**

**Der Ferdinand-Leitner-Steg mit  
erhöhtem Gelände**

**Radstreifen an der Haldenrainstraße**

**Zu schmal: Der neue Schutzstreifen an  
der Schwieberdinger Straße**

**rechts:**

**Neuer Durchlass in der Löwentorstraße**



» An der Umleitung am **Neckartalradweg** in **Ober- und Untertürkheim** gibt es viel zu kritisieren. Für eine touristische Route führt sie deutlich zu sehr an stark befahrenen Straßen entlang, die Alltagsradfahrer stören sich an den vielen Ampeln. Mutig, wenn auch gewöhnungsbedürftig sind aber die neuen Führungen auf der **Otto-Hirsch-Brücke**, wo die Radfahrer jetzt eigene Spuren zum links Abbiegen vorfinden. Sie wurden als Fahrradweichen ausgeführt, so dass die Autofahrer nun den sich einordnenden Radfahrern Vorrang geben müssen. Natürlich sind die Radfahrer gut beraten, sich sicherheitshalber dennoch umzusehen. Die Autofahrer müssen aber noch dazulernen und die neuen Streifen bei Stau freihalten.



» In **Botnang** haben wir lange darauf gewartet, dass die Treppe an dem **Waldweg** parallel zur **Kreisstraße** nach **Feuerbach** in eine Rampe umgebaut wird. Nachdem im Winter die Bäume gefällt wurden, war es im Herbst so weit. Zudem wurde noch ein Stück Gehweg für Radfahrer freigegeben, damit die Radfahrer nicht dort die Straße queren müssen, wo die Sicht schlecht ist. Für eine wirklich gute durchgängige Verbindung zwischen den beiden Stadtbezirken ist jedoch noch sehr viel zu tun. Insbesondere muss der Gemeinderat noch das Geld für einen Kreisverkehr in Botnang bereitstellen.



» Lange Zeit gab es an dem Gehweg (Rad frei) der **Wernerstraße** in **Feuerbach** zwei Gefahrenstellen, denn zweimal kurz hintereinander musste ein Gleis im sehr spitzen Winkel gequert werden. Nun sind die Lücken verfüllt. Eine gewisse Gefahr besteht aber ggf. noch bei Nässe. Besser wäre es, die Gleise ganz herauszubauen – wenn sie nun schon nicht mehr genutzt werden, was andererseits natürlich auch schade ist.

Frank Zühlke

**Von oben nach unten:**

**Fahrradweichen auf den Otto-Hirsch-Brücken**

**Die neue Rampe am Ortsrand von Botnang**

**Gehweg / Rad frei, um dort queren zu können, wo man noch Sicht auf den Gegenverkehr hat**

**links unten:**

**Spitzwinklige Gleisquerung Wernerstraße: Gefahr größtenteils beseitigt**



**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



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

» **S-Nord, Am Kräherwald, neuer Radweg:** Derzeit wird der Radweg am Kräherwald ausgebaut, auf der Waldseite entsteht ein Zweirichtungsweg. Der Radweg soll nicht benutzungspflichtig sein. Die Stadt plante daher, den Weg mit Gehweg/Rad frei zu beschildern, was bedeuten würde, dass man nur Schrittgeschwindigkeit fahren darf. Eine andere Möglichkeit gebe es bei gemeinsamer Nutzung von Fußgängern und Radfahrern nicht, sagte man uns. Wir verwiesen aber auf die Musterlösungen des RadNETZes, in denen nicht benutzungspflichtige Radwege explizit vorgesehen sind, wengleich sich die Beispiele auf Außerortswege beziehen. Die Stadt wird nun prüfen, ob dies auch auf solche Straßen wie Am Kräherwald anwendbar ist.

» **S-Süd, Obere Weinsteige:** Schon lange ist an der Straße bergauf der Gehweg für Radfahrer freigegeben, nur gegenüber dem Abzweig der Karl-Pfaff-Straße stand ein Ampelpfosten fast mitten auf dem Weg, was wohl der Grund für ein Schild Gehweg / Radfahrer absteigen war. Inzwischen wurde die Ampel erneuert und der Pfosten steht weiter am Rand. Daher sollte nun aus unserer Sicht auch endlich das Schiebegelb entfernt werden. Die Stadtverwaltung wird es prüfen.

» **S-Süd, Kolbstraße:** Die Einbahnstraße ist für Radfahrer in beide Richtungen freigegeben, man kann dort die B14 zwischen der Tübinger Straße und der Heusteigstraße queren. Für bergab fahrende Radfahrer ist vor der Kreuzung ein Streifen markiert, von dem aus auch ein Ampeltaster erreicht werden kann, um grün anzufordern. Das war bislang meist nur Theorie, denn sehr oft war der Streifen zugeparkt. Dem hat die Stadt nun ein Ende gesetzt: Am Rand des Streifens wurden Baken angebracht.

» **Untertürkheim, Augsburgers Straße:** Wer von Obernach Untertürkheim fährt, findet rechts der Augsburgers Straße einen gemeinsamen Geh- und Radweg vor. Dieser hat eine Engstelle, die nachts leicht zur Gefahr werden kann. Die Engstelle zu beseitigen ist nicht ganz einfach, da zuerst Grund erworben werden muss. Wir schlugen daher vor, kurzfristig zumindest mittels Reflektoren und Bodenmarkierung auf die Gefahr aufmerksam zu machen.

#### Von oben nach unten:

Der neue Radweg am Kräherwald

Radfahrer absteigen an der Oberen Weinsteige? Hoffentlich bald nicht mehr

Kolbstraße: Baken verhindern das Falschparken

Engstelle am Radweg der Augsburgers Straße

## Musterlösungen für das RadNETZ veröffentlicht

Der Teufel steckt bekanntlich im Detail – auch wenn eine Radverkehrsführung neu angelegt werden soll. Wie soll eigentlich ein Schutzstreifen über Einmündungen hinweg geführt werden? Wie hat ein Radweg-Ende auszusehen? Wie wird der Anfang eines außerörtlichen Zweirichtungsradweges am Ortseingang gestaltet, so dass sicher gequert werden kann? Wie werden Radfahrer sicher durch oder um einen Kreisverkehr geführt? Antworten auf solche Fragen bietet normalerweise die ERA. Sie ist allerdings nicht kostenlos zu haben, wenn man von der ukrainisch-sprachigen Version einmal absieht. Zudem bleibt sie an einigen Stellen doch eher unkonkret. Nun gibt es vom Land ein kurzes Werk, in welchem die wichtigsten Führungselemente dargestellt sind: Die Musterlösungen für das RadNETZ Baden-Württemberg. Sie wurden vom Verkehrsministerium mit Hilfe von Ingenieurbüros erarbeitet, um auf dem entstehenden Landesradverkehrsnetz möglichst einheitliche Lösungen zu erhalten. Es ist selbstverständlich sinnvoll, diese auch auf Radverkehrsrouten außerhalb des Landesnetzes anzuwenden. Unter [www.fahrradland-bw.de/radverkehr-in-bw/radnetz/](http://www.fahrradland-bw.de/radverkehr-in-bw/radnetz/) (die Downloads befinden sich dort in der rechten Spalte) kann man sich das Werk herunterladen. Darin sind auch sehr fortschrittliche Lösungen enthalten – zum Beispiel, wie ein selbstständiger Radweg eine Straße vorfahrtberechtigt queren kann. Und nicht zuletzt sei der Stadt ans Herz gelegt, an Pollern künftig immer solche Warnmarkierungen anzubringen, wie sie auf der letzten Seite dargestellt sind – soweit man nicht auf die Poller verzichten kann.

# Dein Freund und Helfer?

In letzter Zeit erreichten uns Berichte, bei denen sich Radfahrer über das Verhalten von Polizisten beschwert haben. In zwei Fällen sollen sie sich sogar einseitig auf die Seite eines aggressiven Autofahrers gestellt haben. Eine Radlergruppe wurde von der städtischen Polizei dazu verdonnert, auf dem Gehweg (Rad frei) zu fahren anstatt auf der Fahrbahn, obwohl sie dort legal unterwegs war. Oder Radfahrern wurde auf der Grünen Brücke im Schlossgarten gesagt, sie müssten auf der Platanenallee fahren, was ebenfalls nicht richtig ist. Wir hoffen, dass dies nur Ausnahmefälle sind, wollen Sie, liebe Leserinnen und Leser, aber gerne fragen: Haben Sie in letzter Zeit als Radfahrer gute oder schlechte Erfahrungen mit der Polizei – egal ob Bundes- Landes- oder städtischer Polizei – gemacht? Schreiben Sie uns einfach ein paar Sätze dazu! Wenn genügend Meldungen zusammenkommen, werden wir sie im nächsten Rundbrief (natürlich anonymisiert) zusammenfassen – aber uns auch selbstverständlich mit den Verantwortlichen der Polizei zusammensetzen.

*frank.zuehlke@adfc-bw.de*

**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](http://www.e-radwerk.de)  
[info@e-radwerk.de](mailto: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**

# Tübinger Straße

Ein Gastbeitrag von Raiko Grieb, Bezirksvorsteher Stuttgart-Süd

Drei Radfahrer brausen mit vollem Schwung an einem sonnigen Maitag im Jahr 2015 auf der Tübinger Straße im Stadtbezirk Stuttgart-Süd an der Kamera vorbei. Plötzlich legen alle an der Ecke Feinstraße eine Vollbremsung hin. Ein Auto quert die Fahrbahn in Richtung Österreichischer Platz.

Wer nun denkt, dass die Fahrradfahrer nur um ihrer eigenen Sicherheit bremsen, der täuscht sich. Wie man noch heute auf YouTube nachschauen kann, so ließ sie ein neu angebrachtes Stopp-Schild unvermutet anhalten. Und das auf der Hauptroute 1, die ja eigentlich das Gegenteil zum Zweck haben sollte.

Die Wellen schlagen hoch. Von einem „Stoppchildbürgerstreich“ ist in einem offenen Brief des ADFC die Rede. Und um das Stoppen zu üben, treffen sich RadfahrerInnen von nah und fern an der Stelle des neuen Stoppschildes an der Ecke Feinstraße.

Ein Jahr später im Juli 2016 versammeln sich dort wieder viele FahrradfahrerInnen. Dieses Mal aber nicht, um Verkehrsregeln zu üben, sondern um zu feiern. Die Fahrradstraße Tübinger Straße ist eröffnet. Vom Marienplatz bis zur Paulinenbrücke geben nun die Pedaleure auf der Fahrbahn den Ton an. Und das Stopp-Schild, das im Jahr zuvor noch für regen Gesprächsbedarf sorgte, überlebte nur etwas weniger als einen Monat und wurde dann ganz schnell eingemottet.

Als Bezirksvorsteher von Stuttgart-Süd freue ich mich, dass die Fahrradstraße mit all ihren weiteren Begleitmaßnahmen nun weitestgehend umgesetzt ist. Und, ganz offen gesprochen, ich bin auch froh, dass sie nun endlich eröffnet wurde. In den zwei Jahren, in denen ich nun ehrenamtlicher Bezirksvorsteher bin, gab es kaum eine andere Straße im Bezirk, die stärker im Fokus der Öffentlichkeit stand. Der Weg bis hin zum 29. Juli 2016, an dem die beiden

Bürgermeister Pätzold und Dr. Schairer die Fahrradstraße feierlich einweiheten, gebar sich nicht immer einfach. Höhepunkt war dabei sicherlich der eingangs beschriebene Zwangs-Halt, bei dem infolge der Bremsmanöver nicht nur die Gummiklötzchen glühten.

Wenn man die Akten zum Thema Fahrradstraße sichtet, so stellt man fest, dass im Bezirksbeirat Stuttgart-Süd der Begriff im Jahr 2010 das erste Mal im Zusammenhang mit der Tübinger Straße fiel. Im Oktober dieses Jahres informierte die Stadtverwaltung, dass sie im Jahr zuvor ein Gutachten zur Verbesserung des Radwegenetzes in Auftrag gegeben habe. Die Experten, so berichtete die Stuttgarter Zeitung nach der Sitzung, kamen darin zum Schluss, dass die „Tübinger Straße [...] symbolisch zu einer Fahrradstraße mit entsprechender Vorrangregelung erklärt werden [soll]“.

Die Interessen und Bedürfnisse der FahrradfahrerInnen in der Tübinger Straße waren aber bereits lange davor im Fokus des Bezirksbeirats. Schon im Jahr 2004 kam im Zuge der Planungen zur Verlagerung der WGV im Gremium die Forderung auf, dass die Verwaltung auch einen Gestaltungsplan für die Tübinger Straße vorlegen solle, der vor allem der Nutzung als Hauptradwegachse gerecht werde. Lange ist nichts passiert, was auch daran liegen mag, dass sich ein Teil der Tübinger Straße in den darauffolgenden Jahren aufgrund vieler Bauprojekte stark veränderte und das Anliegen ob dieser ganzen Vorhaben zurückgestellt wurde. Glaubt man den Akten, so trat das Thema erst 2008 wieder ins öffentliche



Von links nach rechts :

Herr Köhnlein, BM Pätzold, BM Schairer,  
Herr Grieb

Quelle: Cannstatter Zeitung

Interesse. So titelte die Stuttgarter Zeitung am 13. November 2008, dass die Unfallzahlen unter Beteiligung von RadfahrerInnen in der Tübinger Straße die Stuttgarter Verkehrsunfallstatistik sprengen würde. Man konnte sich das nicht wirklich erklären, doch wurde bereits damals ein Lösungsvorschlag von Seiten der Verwaltung präsentiert, der heute – acht Jahre später – dann auch wirklich umgesetzt wurde. Vorgeschlagen wurde nämlich eine Einbahnregelung für PKW im Mittelstück der Straße. Damit wollte man den Schleichverkehr von der Hauptstätter Straße verhindern und einen Beitrag zur Verkehrssicherheit der Radfahrer leisten. Der Bezirksbeirat begrüßte diesen Vorschlag einstimmig.

Es passierte dann aber erneut nicht viel. Auch dann nicht, als das oben genannte Gutachten aus dem Jahr 2009 die Einführung einer Fahrradstraße forderte. Es brauchte wieder seine Zeit, bis im Jahr 2013 im Bezirksbeirat mehrheitlich ein Antrag beschlossen wurde, der mit Blick auf die Eröffnung des Einkaufszentrums Gerber im darauffolgenden Jahr die Einführung einer Fahrradstraße verlangte. Und abermals bedurfte es beinahe eines Jahres, bis die Verwaltung im Frühjahr 2014 die ersten Überlegungen zur Einrichtung einer Fahrradstraße und weiterer Komponenten zur Förderung der Verkehrssicherheit für FahrradfahrerInnen im Bezirksbeirat vorstellte.

Mit zwölf Ja-Stimmen und vier Enthaltungen beschloss der Bezirksbeirat im Mai 2014, dass zwischen der Römerstraße und der Cottastraße stadteinwärts eine Einbahnstraße eingerichtet werden sollte. Zudem sollte an der Feinstraße mit Pollern eine Unterbrechung der Tübinger Straße für Kfz erfolgen und die Straße als Fahrradstraße ausgewiesen werden, in der eine Vorfahrtsregelung gilt. Mit diesen Maßnahmen, die weitestgehend dem entsprechen, was nun auch wirklich umgesetzt wurde, verfolgte der Bezirksbeirat v. a. das Ziel, die Verkehrssicherheit für FahrradfahrerInnen zu erhöhen.

Eine erneute, kontroverse Behandlung des Themas im Bezirksbeirat im Oktober desselben Jahres hatte zur Folge, dass sich der Bezirksbeirat gegenüber der Verwaltung genötigt sah, seinen Beschluss vom Mai 2014 zu erneuern. Und dieses Mal stimmten alle BezirksbeirätInnen dafür.

Sechs Monate später war der erste Schritt dann getan. Die Tübinger Straße wurde an der Ecke Feinstraße im April 2015 gesperrt. Abgesehen vom bereits genannten und ebenfalls angebrachten Stopp-Schild freuten sich die FahrradfahrerInnen und ärgerten sich andere VerkehrsteilnehmerInnen. Manch eine/r von ihnen zeigte dabei ihr/sein fahrerisches Können: in gefährlichen Manövern umfuhren sie die provisorische Sperrung, nutzten den Gehweg und gefährdeten dabei Fußgänger und RadfahrerInnen.

Alles hat zwei Seiten. Und so kann man im Nachgang sagen, dass sicherlich auch wegen des Stopp-Schildes und des mit ihm ausgelösten medialen Echos der nächste Schritt in Richtung Fahrradstraße recht bald kam. Noch im Juni 2015 berichtete die Verwaltung im Bezirksbeirat über Ergebnisse einer Verkehrsschau. Sie bewirkte, dass nicht nur das Stopp-Schild entfernt wurde, sondern auch die rasche Weiterarbeit am Projekt Fahrradstraße folgte. Und so wurde im Januar 2016 im Bezirksbeirat verkündet, dass im Sommer die Tübinger Straße in die lang ersehnte Fahrradstraße umgewandelt würde.

Wer allerdings meint, dass nun, nachdem die Fahrradstraße eröffnet wurde, das Thema ad acta gelegt werden kann, der täuscht sich. Denn ähnlich wie bei der Sperrung der Tübinger Straße an der Ecke Feinstraße gibt es auch heute, Wochen später, noch Kfz-FahrerInnen, die – so scheint es zumindest – unaufmerksam am Straßenverkehr teilnehmen. Denn obwohl nun auf Höhe der Cottastraße die Weiterfahrt für Kfz verboten ist, fahren weiterhin motorisierte VerkehrsteilnehmerInnen in Richtung Marienplatz. Das ist ärgerlich und sorgt für gefährliche Situationen.

Trotz dieses Ärgernisses stelle ich fest, dass die Tübinger Straße seit ihrer Umwidmung in eine Fahrradstraße an Aufenthaltsqualität gewonnen hat. Diesen Eindruck teilen auch viele AnwohnerInnen und Gewerbetreibende, mit denen ich gesprochen habe bzw. die sich an mich gewandt haben. Mir erscheint die Verkehrslage auch ungeachtet des ein oder anderen Verkehrsteilnehmers (ja, auch Fahrradfahrers!), der oder die sich (bewusst?!) nicht an die Verkehrsregeln hält, entspannter und weniger aggressiv zu sein (wenn auch noch nicht immer in den Stoßzeiten...). Eine solche Entwicklung wäre übrigens ganz im Sinne des Bezirksbeirats. Denn dieser wünscht sich seit Jahren, dass die Tübinger Straße an Flair und Flaniercharakter gewinnt.

Lassen Sie mich abschließend noch einer Hoffnung Ausdruck verleihen. Im oben genannten Gutachten aus dem Jahre 2009 heißt es, dass die Umwidmung der Tübinger Straße in eine Fahrradstraße eine symbolische Funktion erfüllen soll. Ich hoffe, dass wir nach dem beschriebenen langen Geburtsprozess nun alle an Erfahrung reicher sind und Verständnis füreinander gewonnen haben, sodass künftig die Einrichtung von Fahrradstraßen in Stuttgart keine symbolische Funktion mehr zu erfüllen hat. Denn erst dann ist ihre Einrichtung im „Normalbetrieb“ angekommen. Und mit Blick auf den Stuttgarter Süden kann dieser Normalbetrieb ja eventuell schon bei einer möglichen Verlängerung der Fahrradstraße vom Marienplatz bis zur Ecke Burgstallstraße/Seilbahnstraße erfolgen...



# Radtourenplanung 2017

Auch wenn das Frühjahr und der Frühsommer – zumindest gefühlt – ziemlich verregnet war, können wir im KV-Stuttgart des ADFC auf ein erfolgreiches Radtourenjahr 2016 zurückblicken.

Mit Stand von Mitte Oktober konnten von den etwa 95 geplanten Touren 70 mit einer Länge von insgesamt 4125 km gefahren werden. Die Tourenlänge schwankte zwischen 10 und über 100 km und der Schwierigkeitsgrad von „gemütlich“ bis „sehr anspruchsvoll“. Mit dem Angebot konnten wir knapp 500 fahrrad-begeisterte Menschen erreichen, davon etwa 100 Nicht-ADFCler.

Mein Dank gilt den ehrenamtlichen Tourenleitern, die im KV Stuttgart des ADFC aktiv sind und mit viel Liebe und Zeitaufwand die Touren von der Idee bis zum Start vorbereiten und planen sowie dann natürlich auch fahren. Ein ganz besonderer Dank gilt Hans Günther Kehm, der nach vielen Jahren als Tourenkoordinator für 2016 noch einmal ein Jahresprogramm verantwortet hat. Wir freuen uns, dass er als Tourenleiter weiter zur Verfügung steht.

2017 gibt es verschiedene Jubiläen zu feiern – unter anderem gilt es der Erfindung des Laufrades vor 200 Jahren zu gedenken. Dafür plant der Landesverband Baden-Württemberg des ADFC einen Radtourtag am 30. April 2017, an dem landesweit ganz

viele Radtouren angeboten werden sollen, sowie über das Jahr verteilt noch einmal etwa 200 Traumtours und Familientouren.

Ein Teil der Touren, die in dem Programm des Landesverbandes angeboten werden und im Großraum Stuttgart stattfinden, werden sich dann auch im dem Jahresprogramm des KV Stuttgart des ADFC wiederfinden, an dessen Vorbereitung bereits intensiv gearbeitet wird.

Es wird wie in den Vorjahren von April bis Oktober Touren an den Wochenenden geben, sowohl an Samstagen als auch an Sonntagen, die im regelmäßigen Turnus stattfindenden Touren am Dienstag und am Mittwoch, die Abendtouren sowie die Stadtteiltouren, mit denen vor allem auch Neubürger angesprochen werden sollen.

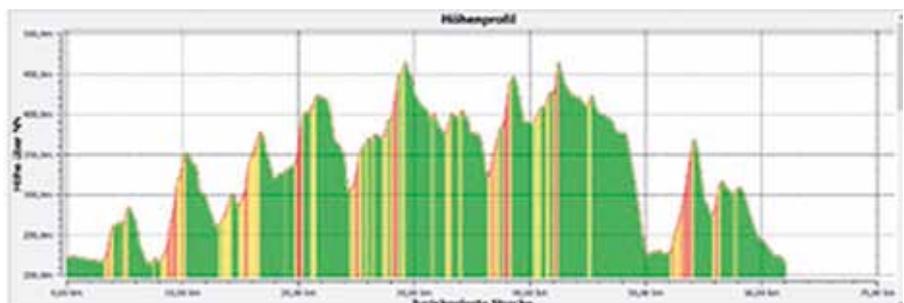
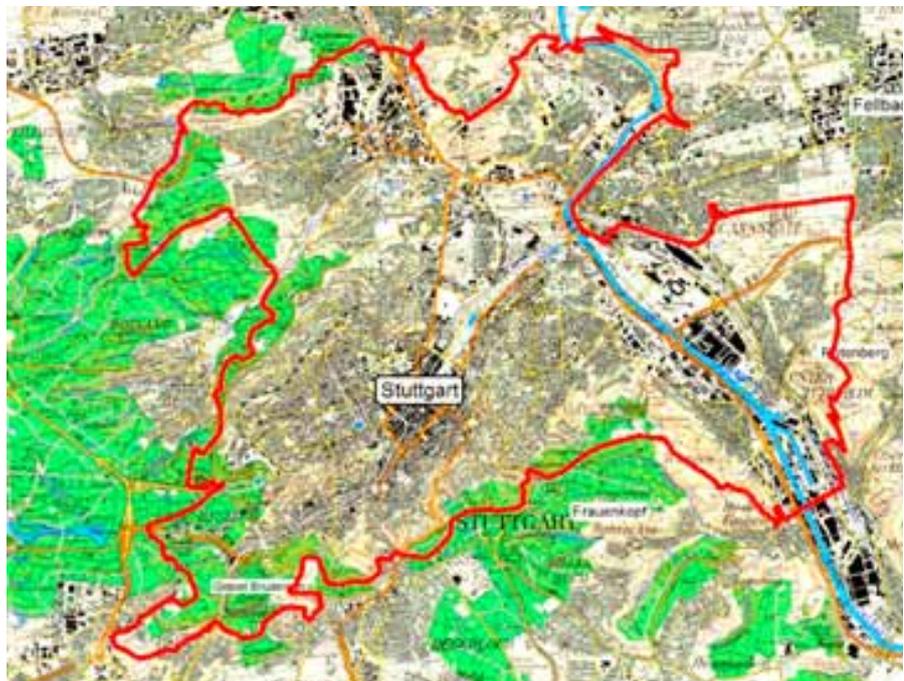
Als Tourenkoordinator bin ich zuversichtlich, dass die Gruppe der Tourenleiter des KV-Stuttgart des ADFC auch für 2017 wieder ein Jahresprogramm mit vielen schönen Radtouren für die verschiedenen Erwartungen und Bedürfnisse vorlegen wird.

*Paul-Werner Schreiner*

## Stuttgart around

Die Geografie bringt es mit sich, dass man in Stuttgart außer am Neckar oder im Park kaum eine zusammenhängende ebene Wegstrecke zum Fahrradfahren findet. Die Geografie bringt es aber auch mit sich, dass man von den Höhen um Stuttgart herum an vielen Stellen aus ganz unterschiedlichen Perspektiven einen fantastischen Blick auf die Stadt hat.

Im Jahresprogramm des ADFC-Stuttgart wird im Juli 2017 ein Rundkurs um Stuttgart als Tages-tour angeboten – ca. 65 km. Start ist in Bad Cannstatt am Bahnhof. Von dort geht es gegen den Uhrzeigersinn. Nun kann man leider, ebenfalls durch die Geografie bedingt, nicht auf der einmal erklommenen Höhe bleiben – es sind bis zum Ziel wieder in Bad Cannstatt etwa 1100 Höhenmeter zu überwinden. Wer diese Mühe auf sich nimmt, wird nicht nur mit den großartigen Ausblicken auf die Stadt entlohnt, sondern auch mit sehr schönen Abschnitten durch Weinberge und die ausgedehnten Wälder, die es um Stuttgart herum gibt, sowie mit tollen Abfahrten.





# Vennbahn-Radweg

Für das Ende unserer Sommer-Radtour 2016 hatten wir den Vennbahn-Radweg geplant, der auf der Trasse der zur Zeit

Preußens entstandenen ehemaligen Vennbahn über 130 km von Luxemburg nach Aachen führt. Der Radweg ist Teil des RAVel-Netzes – Réseau Autonome des Voies Lentes –, das ein Wegenetz für Wanderer, Reiter und Radfahrer in der Wallonie ist.

Nach einer schönen Tour

- an der Ruhr, dem, wie wir lernen durften, ehemals wichtigsten Industriefluss Deutschlands
- am Niederrhein von Duisburg bis Nijmegen (sieht man einmal von Xanten ab, eher enttäuschend)
- am Maaskanal und dann an der Maas (sehr schön)
- und schließlich kurz an der Ruhr und schließlich an der Wurm

waren wir wohlbehalten in Aachen angelandet.

Von Aachen aus steigt der Vennbahn-Radweg über gut 40 km stetig an, bis das Hohe Venn, eine einmalige Naturlandschaft, erreicht ist. Die spannende Frage war nun, ob man von Aachen aus an den Ausgangspunkt in Luxemburg gelangen kann, um dann die 40 km nach Aachen bergab fahren zu können. Nach einigen Recherchen fanden wir heraus, dass man mit Umsteigen in dem architektonisch sehenswerten Bahnhof in Liege nach Troisvierges – deutsch: Ufflingen – kommen kann.

Nach frühem Aufstehen und einer entspannten Bahnfahrt durch eine tolle Landschaft (Belgien, Luxemburg) kamen wir um 11 Uhr in Troisvierges an, einem kleinen Dorf im luxemburgischen Middle of Nowhere, das eigentlich nur aus dem IC-Bahnhof und vielleicht zehn Häusern besteht.



Der Radweg geht direkt am Bahnhof los und ist perfekt ausgeschildert. Auf den ersten 20 km sind mehrmals kurze, zum Teil heftige Anstiege zu bewältigen. Auch gibt es hier einige kurze Wegstrecken auf Schotter oder Waldwegen. Hat man dann das Hochmoor Hohes Venn erreicht, verläuft der Radweg durchgehend auf perfekt asphaltierten Wegen, an deren Rändern die Flachwurzler entfernt wurden, mit geringen Steigungen und Gefällstrecken sowie in weit geschwungenen Kurven – eben auf einer ehemaligen Bahntrasse. Man radelt vollkommen entspannt durch eine Landschaft, die zwar nicht spektakulär, dafür aber sehr, sehr schön ist. Über einige Kilometer waren neben dem Radweg noch Gleise vorhanden, auf denen die Möglichkeit besteht, mit Draisinen zu fahren – einige kamen uns mit großem Hallo entgegen. In einigen Ortschaften, die am Weg liegen, sind die ehemaligen Bahnwärterhäuschen und Bahnhöfe liebevoll restauriert worden.

Wir konnten diese tolle Landschaft bei schönstem Sonnenschein genießen. Am ersten Tag fuhren wir über Burg-Reuland und St. Vith gut 60 km bis nach Büttgenbach, das an einem Stausee in der Ardennen-Eifel liegt. Dort hatten wir in einem schönen Hotel Zimmer gebucht. Überrascht waren wir, dass man mitten in der französischsprachigen Wallonie durchgehend deutsch sprach. Wir erfuhren, dass es in der Wallonie eine deutschsprachige Gemeinschaft gibt.

Am zweiten Tag – das Wetter war weiterhin bestens – führt der Vennbahn-Radweg an Kalterherberg und oberhalb von Monschau vorbei. Jetzt verlief der Weg noch einmal sanft aufwärts bis Lammersdorf. Ab hier nun konnten wir eine traumhafte Abfahrt mit konstant 2 % Gefälle bis Aachen genießen. Die Kirche des kurz vor Aachen liegenden Klosters Kornelimünster konnten wir leider nicht besichtigen, da diese gerade renoviert wurde.

Leider ist nur für den 130 km langen Vennbahn-Radweg die An- und Abfahrt von Stuttgart aus unverhältnismäßig. Wenn man den Radweg mit irgendetwas verbinden kann, kann er uneingeschränkt empfohlen werden.

*Paul-Werner Schreiner*

**Alter restaurierter Bahnhof am Radweg**



# Mit **Kindern** Natur und Kunst **per** **Rad** entdecken



Die beiden Familientouren, die in diesem Jahr vom ADFC Stuttgart im April und Juli angeboten wurden, waren ziemlich unterschiedlich.

Die erste Tour am Sonntag, den 24. April führte zum Freizeitpark Rutesheim – ein eigentlich attraktives Ziel mit Spielgolf, Minigolf und Pitpat, Waldhochseilgarten, der Kraxlalm und einem Biergarten. Doch an diesem Tag herrschten eher winterliche Temperaturen. Regen und Schnee waren angekündigt. Am Treffpunkt am S-Bahnhof Weilimdorf warteten außer den Tourenleitern keine weiteren Teilnehmer. Doch auch so waren wir mit vier Erwachsenen und vier Kindern auf drei Tandems und einem Jugendrad eine ordentliche Gruppe und radelten in Richtung Ditzingen los. Bei Höfingen ging es stetig den Berg hinauf, so dass uns trotz der kühlen Witterung ziemlich warm wurde. Immer abseits der Hauptstraßen, zwischen Wiesen, Feldern und durch Wälder erreichten wir den Waldspielplatz oberhalb von Gebersheim. Dort verbrachten wir die Mittagspause, bei der die Kinder beim Toben wieder warm wurden und wo wir im Holzhäuschen das aufziehende Schneegestöber abwarteten.

Alle hatten sich auf die Ankunft beim Freizeitpark Rutesheim gefreut. Doch die Attraktionen dort erwiesen sich leider als Enttäuschung: Der Biergarten draußen war geschlossen, die Kraxlalm war voll, die Golfanlagen waren nicht in Betrieb und für einen dreistündigen Aufenthalt im Waldhochseilgarten konnte sich bei diesen Temperaturen nur unser Zwölfjähriger begeistern.

Nach einer kurzen Beratung steuerten wir einen gastlicheren Ort an. Eine schnelle Fahrt durch den Wald nach Silberberg und an der Gloms entlang brachte uns nach Leonberg, wo wir uns im Brauhaus Sacher am Bahnhof aufwärmen und stärken konnten. Danach waren alle wieder motiviert, in Ditzingen gemeinsam eine Runde Minigolf zu spielen. Leider waren auch die letzten Kilometer bis Feuerbach, bzw. nach Stammheim wieder von Wind, Regen und Schnee begleitet. Aber mit der Aussicht auf einen heißen Kakao und trockene Kleidung waren auch diese noch zu schaffen.

Die Wetterverhältnisse bei unserer zweiten Tour am Sonntag, den 3. Juli, waren weitaus angenehmer: Es war nicht zu heiß und nicht zu kalt, zwar bewölkt, aber kein Regen in Sicht. Mit 20 Mitradlern jeden Alters war die Gruppe groß, doch gut zu überblicken und vom

Tempo her relativ einheitlich. Viel Zeit zum gemütlichen Einradeln gab es nämlich nicht. Nach dem Start am Sportpark Feuerbach durch den Föhrichwald ging es das Lindental konstant bergauf. Hier gab es gleich mal einen Durchhänger. Das war eigentlich kein Wunder, denn durch das EM-Viertelfinalspiel Deutschland gegen Italien am Abend vorher, hatten einige Kinder wenig Schlaf gehabt. Doch durch einen spontanen Platzwechsel kam die Motivation zurück: Jonathan genoss es, auf dem Tandem mitzufahren und Franziska fand es gut, Jonathans schnelles Mountainbike auszuprobieren.

Eine erste Pause gab es bei den Wildschweinen und ihren lebhaften Frischlingen im Schwarzwildpark, die von den Kindern begeistert gefüttert wurden. Bei der zweiten Pause am Katzenbacher Hof war ein großer Teil der Strecke geschafft und Gelegenheit für eine Stärkung. Glücklicherweise ging das schnell, weil ja noch Zeit für ein Fußballspiel auf der Wiese und fürs Toben auf dem Spielplatz nötig war. Durch die ausgedehnten Wälder radelten wir weiter nach Sindelfingen, zuerst durch die Altstadt und dann ins Industriegebiet zum „Schauwerk“, dem Museum der Schaufler-Stiftung für zeitgenössische Kunst mit Malerei, Fotografien, Installationen und Plastiken. Für die Kinder gab es eine eigene Führung mit einer Kunstpädagogin, die die Ausstellungsstücke für die Kinder erlebbar machte. Auch die großen Leute wurden erst durch die Hinweise der Kunstführung auf die Besonderheiten der abstrakten Gemälde und möglichen Gedanken der KünstlerInnen aufmerksam gemacht. Einzig der mächtige „Lichtwirbel“ aus Licht und Klang von Rosalie war für alle direkt sinnlich erlebbar.

Danach, es war inzwischen später Nachmittag, verabschiedeten sich die ersten beiden Familien, um mit der S-Bahn zurückzufahren. Die anderen radelten durch die Wälder vorbei an der Bernhartshöhe und machten eine Eis- und Kuchenpause am Bärenschlössle. Über das Steinsträßle und die lange Richtstattallee ging es hinunter nach Feuerbach.

*Annette und Stefan Tumback*



**oben:**  
Gruppe am Schauwerk  
**links:**  
Besuch im Schwarzwildpark  
**rechts:**  
Pause am Bärenschlössle



## Für alle, die es noch nicht wussten: Das Fahrrad wurde in Baden-Württemberg erfunden!

Freiherr von Drais unternahm die erste Fahrt mit seiner Laufmaschine (auch „Draisine“ oder „Veloziped“ genannt) von seinem Wohnhaus in Mannheim zum etwa 7 km entfernten Schwetzingen am 12. Juni 1817.  
Das 200-jährige Jubiläum wird nächstes Jahr gebührend gefeiert.



### Der ADFC-Landesverband hat für das Jubiläumsjahr 2017 folgende Aktivitäten geplant:

#### • RadtourenTAG

Der ADFC ist der größte Tourenanbieter Deutschlands. Ob Urlaubs- oder Freizeitradler, Mountainbiker, Genuss-, Rennrad- oder Pedelecridler, ob jung oder alt, der ADFC bietet die größte Auswahl an Radtouren in Deutschland! Diese Tatsache möchten wir gerne verstärkt nach außen transportieren. Deshalb wird es am 30.04.2017 den ersten RadtourenTAG innerhalb von Baden-Württemberg geben. Der ADFC wird an diesem Tag möglichst viele geführte Radtouren anbieten.

Ziel ist es, in den Folgejahren am letzten Sonntag im April einen festen RadtourenTAG zu etablieren. Damit kann der ADFC sich als „der“ Radtouren-Experte wunderbar nach außen präsentieren.

#### • 200 TraumRadtouren 2017

Parallel zu den Touren am 30.04. werden die ADFC-Tourenleiter Traumtouren in gesamt Baden-Württemberg im Zeitraum Januar bis Dezember 2017 anbieten. Die Touren werden in einer knapp 90-seitigen Broschüre zusammengefasst und sollen das Know-How der Tourenleiter widerspiegeln: Sie kennen Ihre Region am Besten und wissen, wie sie die Sehenswürdigkeiten und Highlights ins beste Licht rücken. Träumt mit uns und radelt mit. Selbstverständlich könnt Ihr auch Traumtouren außerhalb Stuttgarts mitradeln.

#### • ADFC-Radsommer / StafettenTour durch Baden-Württemberg

An mehreren Wochenenden im Juni führt der ADFC interessierte Radler/-innen auf verschiedensten Tagestouren quer durch Baden-Württemberg. Die befahrenen Strecken symbolisieren ein Fahrrad in der Landkarte und würdigen auf diese Weise das Jubiläum des Fahrrads. Die Tagestouren werden verschiedene Zielgruppen ansprechen und das Radland Baden-Württemberg mit touristischen Highlights präsentieren. Also: Ein Radspaß für Groß und Klein!

#### • ADFC-Stadtgespräche

Das Jubiläumsjahr des Fahrrads nutzt der ADFC Baden-Württemberg, um seine politische Arbeit zu unterstützen. Wir laden Akteure des Radverkehrs und Radtourismus zu politischen Gesprächen ein, um das Bewusstsein für das Thema Radverkehr weiter auszubauen. Die Stadtgespräche sind eine Mischung aus Diskussionsforum, Impulsvorträge und Get-together und sollen den Austausch der Akteure untereinander und mit dem ADFC fördern. Wir vergrößern das RadNetzWerk in Baden-Württemberg!

*Marlis Ibele, ADFC Landesverband*



**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.“

Umwelt-  
freundlich,  
kostengünstig,  
flexibel.



0711 94 54 36 36 · stadtmobil-stuttgart.de

# Pilgerfahrt oder was?

Uns erschien auf den ersten Etappen das madonnenhafte Bild Österreichs, ohne dass wir nennenswert gläubig wären.

Wie kam es dazu? Mit zunehmendem Alter trauen sich meine drei Radkumpel und ich keine Fahrten durchs Hochgebirge mehr zu, so entschlossen wir uns, die östlichen Voralpen unsicher zu machen. Wien ist immer eine Reise wert, zumal mit den wenigen, Österreich ansteuernden Intercitys. Und eine Rückfahrt ab Freilassing (Königswinkel) hat sich auch schon früher bewährt. Also konnten wir uns in einer hochsommerlichen Spätagust-Woche in Niederösterreich, der Steiermark, Kärnten und dem Salzburger Land mit unseren (stählernen) Rennrädern austoben.

Nach der Nachtfahrt (von HH bzw. WÜ) stärkten wir uns in Wien-Meidling mit einem zünftigen Frühstück beim Bäcker, mit „kleinem Braunen“ oder einer Melange. Den Hauptbahnhof

steuerten wir nicht an, um etliche km Stadtfahrt zu sparen (ich als K21-Fan war freilich enttäuscht von der verpassten Chance zur Begutachtung). So gelangten wir bereits nach knapp 10 km an die Stadtgrenze (= Perchtoldsdorf), wo es abrupt grün wurde. Nun waren wir im

Wienerwald (aber keine Hähnen weit und breit). Die Kulturlandschaft zeigte sich sehr lieblich mit bewaldeten spitzen Hügeln, aber auch vielen Wiesen und Feldern. Unverhofft befanden wir uns plötzlich vor der bekannten Zisterzienser-Abtei Heiligenkreuz. Da sowieso eine Pause angesagt war, stärkten (und kühlten) wir uns – nicht nur – mit lokalem, bleifreiem Weizen (kein Franziskaner). Für eine ausgedehnte Besichtigung nahmen wir uns nicht die Zeit, es waren ja genügend Reise-Busse vor Ort. Unser ausgefallener Bittgang sollte sich noch rächen: Am Abend hatten wir erhebliche Schwierigkeiten, eine Unterkunft im „Niemandland“ (O-Ton Pensionswirt) zu bekommen. Das verschaffte uns noch einen Extrapass „Rohrer Sattel“, mit 864 m ü. NN. schon ein Vorgeschmack auf die Tauern.

In Rohr prophezeite man uns definitiv einen völlig verregneten Sonntag, was uns dennoch am Morgen nicht zur Andacht in die Rohrer Kirche trieb. Unverdientermaßen endete der Regen aber mittags und wir starteten noch eine Kurzetappe durch wiederum wunderschöne Voralpen-Landschaft mit Ziel Mariazell. Na, wenn diese Gottestat nicht für die übrige Tour reichen sollte! Dieser Zielpunkt von jährlich tausenden Pilgern zeigte sich am wieder sonnigen Abend überaus touristisch und international. Nach einem Billa-Einkauf (sonntags offen!) und einer Stärkung am Marktplatz (mit Blick auf die Basilika) quartierten wir uns darum lieber 5 km südlich in einer ehemaligen Bergbausiedlung ein, sinnigerweise „Gußwerk“ genannt. Wir erfuhren unsere Ungläubigen-Strafe erst durch eine letzte Regenfahrt über die Seeberghöhe (1250 m), aber das Wetter wandelte sich stetig bis zu teils sengender Hitze über die Folgetage.



**oben:** Kärnten

**links:** Jause am Klipparztörl

**rechts:** Marienzeller Basilika





Dem exzellent ausgeschilderten (typisch) E4-Radweg folgten wir Richtung Kapfenberg, von wo aus wir wiederum den Mur-Radweg R2 befuhren, der aber fluss-untypisch mit knüppelhaften Rampen (und gelegentlich Schotter) aufwartete. So kamen wir bei bis zu unserer Ankunft in Knittelbach noch auf über tausend Höhenmeter mit nur einer nennenswerten Passquerung (Seebergsattel).

Jetzt befand sich unsere Route am Fuß der niederen Tauern, die wir ursprünglich mit dem Highlight „Nockalm-Querung“ krönen wollten. Eine Blitzrechnung der Wegstrecke gepaart mit den täglichen Wetterprognosen (30°C) ließ uns umdisponieren und unbekannte, aber nähere Perlenschätze heben. An zwei aufeinanderfolgenden Tagen fuhren wir jeweils einen eher einsamen 1500m-Pass. Das Klippartztörl, das auf der General-Karte noch nicht einmal als Pass gekennzeichnet war, ermöglichte uns erstmals einen wunderbaren Blick auf die Kärntner Bergwelt bis Slowenien (Foto). Tags darauf nach Übernachtung in der äußerst attraktiven Kleinstadt Friesach ging es weiter ostwärts nach Flattnitz. Erneut quälten wir uns längere 15%-Passagen aufwärts, für die Übersetzungen an unseren Rädern nur knapp ausgelegt waren. Im Paalbachtal nord- und abwärts hatten wir es mehrere Kilometer mit heftigen Straßenschäden zu tun => kein Tempo! Doch dann ging es nach einer Vesperpause flussabwärts (Mur-Radweg) relativ entspannt über Murau weiter bis zum Fuß des Sölkpass. Eine uns bekannte Pension wollten wir gerne wieder aufsuchen, doch heuer rächte sich dies mit 900 Höhenmetern sofort nach dem Frühstück. Immerhin erreichten wir die Kuppe durch teils schattige Abschnitte schon gegen Mittag, die Hitze machte uns bei der Abfahrt zur Enns nichts aus. Mit zwei weiteren 15–20%-Steigungen erreichten wir eine Schlucht mit der genialen Salza-Talsperre, an deren Verlauf Kfz-Verkehr verboten ist – eine etwas holprige Strecke, aber mega-ruhig und idyllisch!

Hiernach befindet sich der Radler im Dunstkreis Salzkammergut und Dachsteingruppe, was sich durch

mehr Tourismus (Autoverkehr) bemerkbar macht. Wir genossen aber unsere „Jufa“ in Bad Aussee, eine Jugendherbergs-ähnliche Einrichtung, auf die wir durch nahezu komplette Bettenbelegung im Ort zurückgreifen mussten. Auf der folgenden, letzten Etappe konnten wir am Hallstätter See vorbei auf leicht welligem Terrain (Gschüttpass, 957 m) bis Salzburg rollern. Die B 166 bis Abtenau ist verkehrsmäßig wenig empfehlenswert, an der Salzach konnten wir dann auf den gut beschilderten Tauernradweg ausweichen. Mit bald neuntausend Höhenmetern (GPS-gerechnet) in den Beinen und mehreren quälenden Anstiegen haben wir es uns letztlich nicht viel leichter gemacht als im Hochgebirge... Wie es sich für eine Pilgerfahrt gehört, oder?

*Matthias Pfaff*

Etappenziel	Strecke	Höhenmeter
Wien nach Rohr	90 km	1500
Mariazell/Gußwerk	60 km	1100
Knittelbach/Mur	120 km	1070
Friesach (Kärnten)	100 km	1520
Schöder (Sölk)	80 km	1200
Bad Aussee	80 km	1600
Salzburg/Freilassing	100 km	900

**oben:** Hallstätter See

**unten:** Salza-Stausee



# Vier Sterne mit Familie



Zwei Erwachsene und vier Kinder mit zwei Tandems, einem Kinderanhänger, einem normalen Fahrrad und vielen Gepäcktaschen auf dem Tauernradweg

Der Zugbegleiter am Gleis 13 des Stuttgarter Hauptbahnhofes staunte nicht schlecht: zwei Tandems, ein Kinderanhänger, ein normales Fahrrad, zwei Erwachsene, vier Kinder und viele Gepäcktaschen. Zum Glück standen wir bei Ankunft des Zuges an der richtigen Tür und konnten gleich einsteigen – gefolgt von vielen weiteren Fahrrädern, die auch alle noch Platz fanden. Schwierig wurde es erst, als zwei Jungs zustiegen, denen die Eltern eingeschärft hatten, ihre Fahrräder im Zug festzuschließen. Das haben sie dann mitten im Einstiegsbereich getan und damit am Hauptbahnhof in Ulm ein ziemliches Durcheinander verursacht.

Von dieser Komplikation ließen wir uns aber nicht aufhalten. In der ADFC-Radwelt hatten wir den Artikel über den Tauernradweg gelesen, der vom ADFC mit vier Sternen ausgezeichnet wurde. Laut der ADFC-Radwelt geht es auf der Strecke insgesamt 550 Höhenmeter bergab. Die Gegend war von einer früheren Radtour bekannt. Im Internet gibt es viele Informationen über Attraktionen am Wegesrand. Wir wollten den Tauernradweg mit unseren Kindern im Alter von zwölf, zehn, sieben und knapp drei Jahren radeln. Alle Übernachtungen in den Jugendherbergen in Zell am See, St. Johann im Pongau und Salzburg, sowie im Landhotel in Unken und in einer



Von oben nach unten:  
Start in Bad Reichenhall  
Radlerstatue in Salzburg

Pension in Golling hatten wir etwa sechs Wochen vorher reserviert.

Die bei der Radfahrer-Hotline der Bahn buchbaren Fahrrad-Stellplätze in den ICs waren viele Wochen vorher ausgebucht. Deswegen mussten wir die Bahnreise mit Regionalzügen und mehrfachem Umsteigen planen. Beim dritten und letzten Umsteigen in Freilassing ließ uns die Zugbegleiterin nicht mitfahren, obwohl wir den Platz für ausreichend hielten. So starteten wir etwas später als geplant am späten Nachmittag in Bad Reichenhall.

Ab hier ist der Tauernradweg meist gut ausgebaut und beschildert. Die erste Etappe mit 20 Kilometern schien uns bei einer Höhendifferenz von 100 Höhenmetern bergauf gut machbar. Es war sonnig und warm. Wir waren also bester Dinge. Allerdings bremste uns die Streckenführung über viele kurze, aber sehr steile Anstiege doch mächtig aus. Unser Sohn auf dem Einzelrad schaffte es, alle diese Rampen zu fahren. Beim Tandem mit Anhänger und einem Kind als Stoker fehlte auf den zum Teil geschotterten Wegen die Traktion am Hinterrad und wir mussten mit vereinten Kräften schieben. Wir waren aber sehr stolz, in unserer ersten Unterkunft in Unken anzukommen, bevor die Küche geschlossen wurde. So wurden wir mit einem tollen Abendessen belohnt.

Am nächsten Tag sollte es auf 50 Kilometern noch einmal 200 Höhenmeter bergauf gehen. Doch nun hatten wir ja den ganzen Tag Zeit. Die nutzten wir, um die sehenswerte Seisenbergklamm hinaufzuwandern. Entlang des schmalen Weges mit vielen Treppen und Brücken über den tosenden Bach gibt es viele Such- und Rätselstationen, bei denen der Klammgeist über die Entstehung der Schlucht und zur Tier- und Pflanzenwelt informiert. Außerdem lädt die Klamm an mehreren Stellen zu einer Pause ein, bei der man die Füße kühlen und Steine ins Wasser werfen kann. Danach ging es mit den Rädern über Saalfelden und Maishofen aber nochmal kräftig aufwärts, bevor wir in Zell am See einrollten und wieder gerade rechtzeitig zum Abendessen in der Jugendherberge ankamen.

Die Jugendherberge liegt sehr schön am Wasser, aber am nächsten Tag regnete es und wir konnten den Seezugang nicht zum Baden nutzen. Stattdessen waren wir im Tauern-Spa in Kaprun, in dem es auch für Kinder mit Innen- und Außenbecken, Rutschen und Kleinkindbecken viel zu erleben gibt. Der großartig beworbene Wellnessbereich war weniger wichtig – auf Radtour mit Kindern geht man ja nicht, um sich zu erholen.

Auch am folgenden Tag war es noch etwas regnerisch, sodass wir zur Sommerrodelbahn in Kaprun radelten und am Nachmittag ins Kino gingen. Dann starteten wir die in der ADFC-Radwelt beschriebene Tagestour mit Rad und Bahn zu den berühmten

Krimmler Wasserfällen. Der Zug hat im Gepäckwagen ausreichend Platz für alle unsere Räder. Bei der telefonischen Reservierung für die Fahrräder wurden automatisch auch Sitzplätze reserviert. Allerdings fährt der Zug nur bis Krimml und nicht bis hinauf zu den Wasserfällen. Für dieses letzte Stück nahmen wir den Bus und ließen die Räder am Bahnhof stehen.

Der Besuch bei den Fällen war ein wenig ernüchternd. Zwar war die Ausstellung der Krimmler Wasserwelten mit vielen spielerischen Exponaten rund um das Thema „Wasser“ wirklich gut gemacht. Aber die Touristenströme lenkten von den eigentlich beeindruckenden Wasserströmen der Krimmler Wasserfälle ab. Erst als wir wieder auf den Fahrrädern saßen, wurde es ruhiger. Auf dem gut ausgebauten Radweg im breiten Tal mit tollem Bergpanorama kamen wir zügig voran. Der Weg verlief entlang der Salzach und der Bahnlinie, auf der täglich auch ein Dampfzug verkehrt. Am Abend kehrten wir in die Jugendherberge in Zell am See zurück.

Die Diese Etappe des Tauernradwegs brachte uns zur Jugendherberge in St. Johann im Pongau. Die Strecke verläuft zunächst im weiterhin breiten Salzach-Tal am Anfang der Großglockner-Hochalpenstraße vorbei bis zur Taxenbachklamm. Dann wird das Tal plötzlich sehr schmal und wir mussten unversehens für 600 Meter auf die stark befahrene Bundesstraße. In unserer Richtung ging es abwärts, sodass wir diesen Abschnitt mit den Kindern auf den Tandems schnell hinter uns brachten. Am Ende dieses Stücks trafen wir allerdings auf eine größere Familiengruppe mit selbstradelnden kleinen Kindern, die diese Passage offenbar komplett geschoben hatten. Sollte diese Gruppe die vier Sterne für den Radweg an dieser Stelle nicht bereits abgeschrieben haben, so tat sie dies sicher kurz darauf. Der Weg verlässt zwar die stark befahrene Straße, führt aber steil bergauf. Immerhin verschaffte uns dieser Anstieg ein schönes Naturerlebnis, grandiose Ausblicke über das Salzach-Tal und natürlich eine tolle Abfahrt.

Den nächsten Pausentag verbrachten wir auf dem Geisterberg. Mit der Gondelbahn schwebten wir vom Alpendorf aus hinauf zum Gipfel des Gernkogels, der für Liebhaber der einsamen Natur nicht geeignet ist. Dafür war die Begeisterung über den alpinen Freizeitpark mit den vielen Spielstationen bei unseren Kindern umso größer.

Die vorletzte Etappe verlief wieder nahe der Salzach. Wir durchquerten Bischofshofen. Bei der Entscheidung, die Mittagspause im kleinen Mühlenmuseum in Pfarrwerfen oder im Freibad in Werfen mit schönem Blick auf die Burg zu verbringen, gewann mit großer Mehrheit das letztere. Und die Erfrischung war auch nötig, denn am Nachmittag war mit dem Pass Lueg noch ein anstrengender Abschnitt zu bewältigen. Das Restaurant auf der Passhöhe bot zum Glück mit Limo und Eis eine Stärkung an. Und ein schöner Abstecher sind die Salzachöfen in der Salzachklamm, zu denen man von der Passhöhe hinuntersteigen kann.

Eine sehr gastfreundliche Unterkunft fanden wir in dem für seinen Wasserfall berühmten Golling im traditionsreichen Café Maier. Wir wohnten im Gästehaus, doch unsere Räder wurden – mangels Garage – im großen Gastraum des Cafés abgestellt, der nur für große Festlichkeiten gebraucht wird. Ein wunderschöner Ausflug von Golling ist eine Radtour ins Lammertal. Dieser Radwanderweg endet bei der bei unserem Besuch ziemlich überlaufenen Lammerklamm. Sehr idyllisch und absolut ruhig war dafür der Mühlenwanderweg entlang der Schwarzach.

Bis Salzburg war es nun nicht mehr weit. Deswegen machten wir mittags Halt in Hallein und fuhren mit dem Bus nach Bad Dürrenberg. Hier konnten die drei Großen mit Papa das Besucherbergwerk der Salzwelten Hallein besichtigen. Mit einem Schutzkittel eingekleidet, geht es mit einem Zug in den Berg, der dann zu Fuß, über Rutschen



#### Tauernradweg bei Werfen

und mit einem Boot durchquert wird. In kurzen Filmen erfuhren wir einiges über Geschichte und Technik des Salzabbaus, der diese Gegend lange geprägt hat. Ein schöner Abschluss des Besuchs im Berg und im danebenliegenden Keltendorf war eine Fahrt mit der Sommerrodelbahn „Keltenblitz“, bei der sogar unser Kleinsten schon mitfahren durfte. Die letzten Kilometer entlang der Salzach legten wir trotz der vielen Erlebnisse zügig zurück. Nachdem wir in der Jugendherberge in Salzburg eingekcheckt hatten, klang der Tag im Rossbräu-Biergarten in Hellnau aus.

In Salzburg vergingen die beiden letzten Tage sehr schnell. Wir machten einen Spaziergang auf den Mönchsberg mit schönen Ausblicken auf Stadt und Festung und besuchten nachmittags das Schloss Hellbrunn mit den Wasserspielen. Einen ganzen Tag verbrachten wir im Haus der Natur, einem großen Naturkunde- und Technikmuseum. Salzburg erlebten wir insgesamt als sehr kinder- und fahrradfreundlich. Es hätte noch viele weitere Ausflugsmöglichkeiten gegeben, aber leider waren die Urlaubstage vorbei und mit verschiedenen Regionalzügen ging es wieder zurück nach Stuttgart.

Wir hatten in diesen Tagen viel Spaß miteinander. Es gab viel zu entdecken und zu erleben, gerade weil wir nicht jeden Tag im Sattel saßen. Mit einem schönen Ziel vor Augen und ausreichend Pausen gab es nur selten ein „Ich kann nicht mehr“ oder „Ich will nicht mehr“. Der Tauernradweg hat die vier Sterne, auch für Familien, an den meisten Stellen verdient.

*Annette und Stefan Tumback*

# Aus **Neu** wird **Alt**

## Eurobike Friedrichshafen setzt Trends

Jedes Jahr im Frühherbst (in diesem Jahr bei fast 30 Grad) trifft sich die Radwelt am Bodensee zur führenden Radmesse Eurobike. Neben dem Dauerthema „stromunterstützte Räder“ waren auch feine Neuentwicklungen, Neuräder mit alter Optik, viel Farbe und Exotik zu sehen.

Räder für die Kleinsten sind rar und oft nicht kindgerecht. Wenn der Nachwuchs 25 kg wiegt und das Rad 15 kg, dann ist das Rad einfach unverhältnismäßig schwer. Auf einen durchschnittlichen Erwachsenen mit 90 kg hochgerechnet, hätte das Rad 54 kg Gewicht – inakzeptabel. Dass es auch anders geht, zeigte ein Hersteller ([www.woombikes.com](http://www.woombikes.com)), der für verschiedene Altersstufen und Größen Kinderräder schon ab 5 kg Gewicht anbietet.

Auch Kinderanhänger werden immer praktischer, bunter und vielfältiger. Lastenanhänger mit eingebauten Kindersitzen, in Kopenhagen schon viel gesehen, sind in Stuttgart noch rar. Anhänger hingegen haben sich gegen den Kindersitz klar durchgesetzt, schnelles An- und Abkuppeln erleichtert die Handhabung; das Zugfahrzeug hat immer öfter elektrische Unterstützung und ermöglicht daher auch in Höhenlagen einen täglichen Einsatz.

Der Wunsch vieler nach leichten Rädern, die individuell dem Bedarf angepasst werden, ist hoch. Geländeräder ohne Gepäckträger und Schutzbleche können mit Universalgepäcksystemen einiges Gepäck aufnehmen, ohne feste Anbauten zu verwenden. Viele Räder haben die notwendigen Befestigungsstellen angebaut, und sind in einer Minute mit einem Standardgepäckträger ausrüstbar. Ein gutes Akkulicht und Steckschutzbleche komplettieren dann das nackte Sportrad zum alltagstauglichen Gefährt.



Von oben nach unten

Kinderanhänger

Kinderräder

rechts: Retroräder

Mein Lieblingstrend auf der Messe sind Retroräder – optisch auf Achtziger Jahre gemacht, aber (versteckt) mit moderner Technik, Riemenantrieb, Getriebebeschaltung, Pulverlack und Holzschutzblechen. Teilweise schon ab tausend Euro stehen manche Räder schon in den Läden.

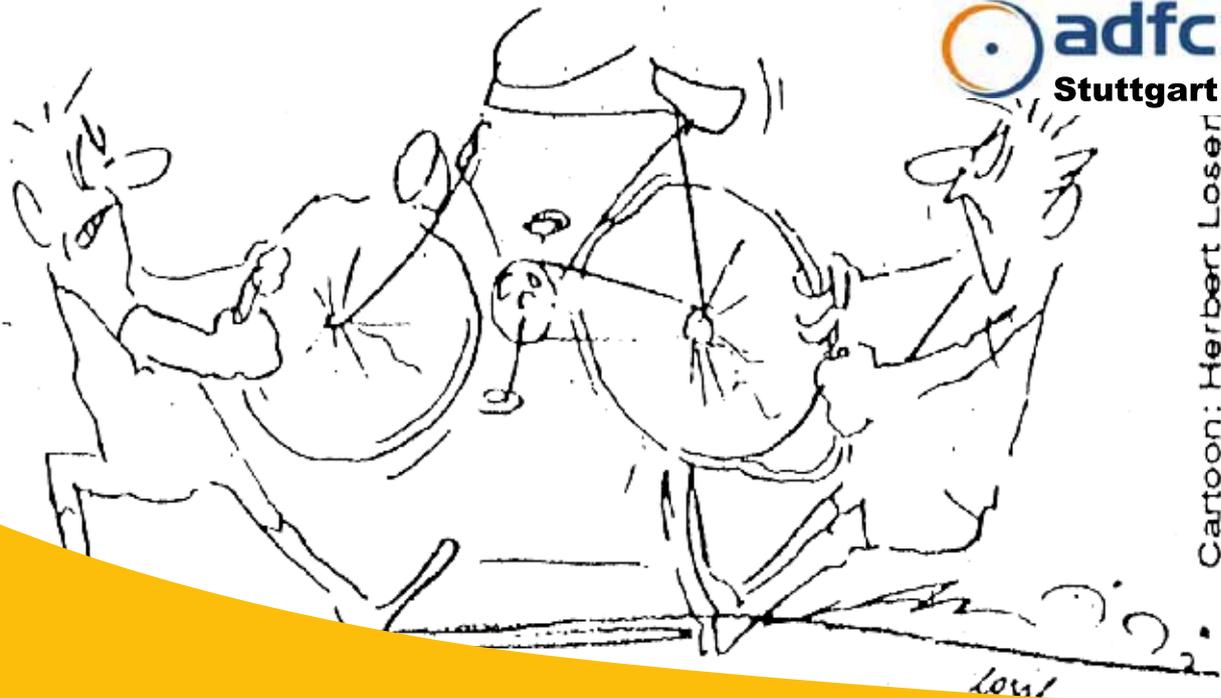
Und mein privater Höhepunkt? Manchmal sind es die Dinge, die keiner braucht. Ein Hersteller komplettierte einen handelsüblichen Bierkasten mit einem Stromantrieb, der Fahrer nutzte den Raum zwischen den Hallen gekonnt, und immerhin trug er sogar einen Motorradhelm.

*Peter Beckmann*

### NEUIGKEITEN IN KÜRZE:

- Bosh hat einen neuen Pedelec-Bedientacho, deutlich kleiner als bisher, und bedienfreundlich in Fingernähe, leider im Moment nur in einer Linksversion, was den Anbau guter Klingeln erschwert. Dafür ist mehr Platz am Lenker, vor allem mittig.
- Ein elektronisches ABS ist nahezu serienreif; bis man es kaufen, kann dürfte es noch dauern.
- Supernova bringt einen Hupen- und Fernlichttaster, Busch und Müller einen 140 Lux Akku-Scheinwerfer.
- Ein doppelter Akku am Pedelec von Riese und Müller bringt für Pedelecs hohe Reichweite, steigert aber das Gewicht auch deutlich in Richtung 30 kg.
- Blinker für Fahrräder sind weiterhin im Gespräch, ein Hersteller bietet einen blinkenden Helm. Am Stand des Bundesverkehrsministeriums konnte man uns allerdings keine Auskunft geben, wann zu Blinkern eine gesetzliche Grundlage geschaffen wird. Für sicherheitsbewusste Radler wäre es ein echtes Plus, und warum Pkw und andere Fahrzeuge den Blinker haben müssen, Radler aber keinen haben dürfen, konnte niemand erklären.





# 20. Mühlhausener Fahrrad-Bazar

**Stuttgart-Mühlhausen, Arnoldstr. 1,  
ggü. Radladen „Rad und Reisen“  
Stadtbahnhaltestelle „Mühlhausen“ U 14**

**Samstag, den 25. März 2017**

Annahme 8.00-9.45 Uhr

Verkauf 10.00-12.00 Uhr

**Nur mängelfreie Fahrräder! Keine Teile.**

**10% VK-Provision für den ADFC, 1 € Einstellgebühr**

Weitere Infos: ADFC Fahrradbüro, Rotebühlstr. 86/1, S-West  
0711 6368637, [stuttgart@adfc-bw.de](mailto:stuttgart@adfc-bw.de), [www.adfc-bw.de/stuttgart/](http://www.adfc-bw.de/stuttgart/)  
Geöffnet: Mi 14-18 Uhr, März bis Oktober bis 19 Uhr, Do 16-19 Uhr  
Selbsthilfewerkstatt Rotebühlstr. 86/1, donnerstags 17.30-20 Uhr

# Einmal **Berlin** und **zurück** ... dies ist kein Reiseartikel ...

Seit fast 30 Jahren fahren wir Tandem.  
Die Begeisterung dafür hat nie nachgelassen –  
nur unsere Kondition – altersbedingt ...

Was liegt also näher, als sich Gedanken über ein Pedelec-Tandem zu machen. Ein normales Pedelec haben wir schon und genießen die Unterstützung auf dem Weg aus der Stadt rauf auf die Fildern. Anders als bei „normalen“ Pedelecs ist der Markt für Tandems mit Unterstützung überschaubar. Umgesehen haben wir uns auf der Eurobike in Friedrichshafen. Pedelec-Spezialist Flyer stellt schon seit einigen Jahren auch Pedelecs-Tandems her – leider inzwischen ausschließlich ausgerichtet auf Personen mit Handicap – kurzer Rahmen, aufrechte Sitzhaltung. Für uns leider völlig ungeeignet. Und der ungarische Hersteller Gepida bot nur veraltete Technik an.

Da war noch der Berliner Anbieter, spezialisiert auf Tandems und Lastenräder. Dessen Angebot an Pedelec-Tandems fanden wir überzeugend. Ausgestattet sind diese Tandems überwiegend mit einem Brose-Antrieb – Bosch liefert nicht für Kleinserien.

Man kauft ja keine Katze im Sack – erst recht nicht in dieser Preisklasse. Also haben wir uns im Februar nach Berlin aufgemacht, um eine ausgiebige Probefahrt zu absolvieren.

Telefonisch ausgemacht war etwa ein Tag, vor Ort hat man uns dann zwei Stunden zugebilligt. Ausgesucht haben wir uns ein Tandem mit extrem tiefen Durchstieg – man wird nicht jünger. Spannend war nun die Fahrstabilität. Wir gehen am Berg auch mal aus dem Sattel und prügeln die letzten Meter noch im strammen Wiegetritt hinauf. In Berlin gibt es keine Berge ... nach ein paar beschleunigten Antritten waren wir jedoch überzeugt: der Rahmen genügt unseren Ansprüchen.

Wir haben ein Tandem bestellt – mit unseren Änderungswünschen: teilbar, Rohloff-Nabe (verbaut werden sollte eine S-RAM Dualdrive – die hat laut Hersteller gar keine Freigabe für Tandems...), dritte (Felgen-)Bremse hinten, Klickpedale etc. Sechs Wochen später kam per Spedition ein Riesenkarton. In freudiger Erwartung ausgepackt, Pedale dran, Lenker geradegestellt und auf zur ersten Probefahrt...

Damit nahm das Drama seinen Lauf...

Eigentlich sind wir nur hinterm Haus einen kleinen Buckel hinuntergefahren, gerade mal 500 Meter. Dann hat sich einer der geteilten Schaltzüge an der Verbindungsstelle gelöst. Also sind wir im hohen Gang im Wiegetritt wieder den Berg hoch. Oben angekommen, hat sich ein Kettenblatt verabschiedet – von der Achse gelöst.

Mal genauer betrachtet gab es weitere Mängel:

- **Die Muttern für die Befestigung der Steuereinheit waren lose oder haben gefehlt.**
- **Der Zweibein-Ständer baumelte etwas unmotiviert unter Rad. Auch hier war die Schraube nicht angezogen und, wie sich später herausstellte, schlicht zu kurz.**
- **Der von uns gewünschte Flaschenhalter für handelsübliche 1,5-Liter PET-Flaschen wurde so angebracht, dass solche Flaschen garantiert nicht reinpassten.**
- **Das Rahmenschloss war nicht nutzbar, da sich im geschlossenen Zustand der Schlüssel nicht abziehen ließ(!).**
- **Die vordere Scheibenbremse schliff und eierte.**

Die Reaktion auf unsere Mängelanzeige war schlicht ernüchternd: Neben (gespieltem) Bedauern wurde eingeräumt, dass auch bei ihrer Probefahrt der Zug auseinandergegangen ist. Warum wurde er danach nicht wieder professionell in Stand gesetzt? In der Folge ist dies nie mehr passiert.

Etwas notdürftig wurde das Kettenblatt wieder fixiert und der Schaltzug ersetzt. Nach Rücksprache mit Berlin (zwecks Kostenübernahme) haben wir unser Tandem zu unserem Fachhändler (s'Rädle in Leinfelden, mit einiger Tandem-Erfahrung) zur Durchsicht gebracht. Neben der bereits erwähnten zu kurzen Ständerschraube wurde noch andere Dinge entdeckt:

- **Mechanik der Hinterrad-Scheibenbremse schliff an der Schutzblechstrebe.**
- **Die Distanzbuchse zur Gepäckträgerbefestigung war zu schwach dimensioniert.**
- **Am gravierendsten war jedoch ein eklatanter Konstruktionsmangel: die Außenhülle der Schaltzüge wurden im sehr engen Bogen um das Motorgehäuse verlegt, was das Schalten nicht gerade vereinfachte.**

Bis auf den letzten Punkt sowie die eiernde Bremsscheibe und das nutzlose Rahmenschloss wurden die bis dato bekannten Mängel beseitigt. Wir konnten also auf große Fahrt gehen. Geplant hatten wir eine Tour von Greifswald nach Hause mit Zwischenstopp zur Erstinspektion in Berlin, Anfahrt im Fahrradabteil des ICs. Bei der Fahrt zum Zug kam es dann zum nächsten Gau: Plattfuß hinten bei der Abfahrt auf der Alten Weinsteige – Folge: Zug verpasst, ein Tag Urlaub versiebt. Die Ursache: das verklebte Felgenband war verrutscht und hat Speichenlöcher freigegeben. Genau dort war das Loch im Schlauch. Nach Internet-Recherche wurde ein Billigfelgenband von Schwalbe verklebt, dass dort nur unter der



Plattfuß wegen verrutschtem Felgenband

Rubrik „... weiterhin im Angebot“ geführt wird. Das etwa doppelt so teure Felgenband wäre druckfest und hitzebeständig gewesen. Unsere örtlichen Fachhändler bestätigten, dass sie ein solches Billigfelgenband seit Jahren nicht mehr verbauen (gar nicht wussten, dass es überhaupt noch auf dem Markt ist). Alle unsere bisherigen Tandems hatten Felgenbremsen, nie hatten wir ein ähnliches Problem.

Und die Reaktion aus Berlin: an Arroganz nicht mehr zu überbieten: Zuerst wurden wir beschuldigt, beim „Herrunterwürgen“ des Mantels das Felgenband verschoben zu haben (warum sollten wir ohne Not den Mantel „runterwürgen“). Bei dem Hinweis auf unsere Fachhändler wurde von „sogenannten Fachhändler“ geredet. Von Einsicht oder gar Entschuldigung keine Spur.

Mit einem Tag Verspätung fahren wir doch los.

Die vereinbarte „Erstinspektion“ war wieder ein Erlebnis. Zwar wurde die Schaltzugverlegung nach unseren Wünschen geändert. Aber uns wurde die sonst kostenfreie Inspektion verrechnet, weil die Mängelbeseitigung zuhause als Inspektion gewertet wurde und die seit Anfang reklamierte Bremsscheibe wurde auf unsere Kosten ausgetauscht. Wir wollten unsere Tour nicht ganz vermiesen lassen und haben die Unverschämtheiten geschluckt.

Der Rest der Fahrt verlief ziemlich problemlos. Der Broseantrieb funktionierte (nahezu) störungsfrei, der ungewöhnliche Rahmen entpuppte sich sowohl bei schnellen Abfahrten als auch im Wiegetritt als ausgesprochen stabil. Nur der Zweibandständer gab immer mehr nach. Nicht etwa, dass der Ständer selbst sich verformte – die



Schaltzugverlegung mit Knick

Rahmenplatte, an der der Ständer befestigt war, verbog sich zunehmend. Die Ursache haben wir erst bei eingehender Untersuchung zuhause festgestellt: der Ständer war mit einer massiven M 10-Schraube in einer 6mm starken Platte am Rahmen befestigt. Soweit, so gut bzw. stabil. Nur wenn man genau quer dazu ein 5 mm Gewinde schneidet, um das Schutzblech zu befestigen, ist dies ausgesprochen dilettantisch. Genau dort ist die Ständerplatte eingerissen – im Prinzip ein Rahmenschaden.

#### Uns reicht's!

An einer Nachbesserung waren wir wirklich nicht mehr interessiert. Wir haben das Tandem zurückgeschickt. Und selbst beim Ankaufpreis zeigten die Berliner ihre Unverfrorenheit: den Abschlag für die bisherige Nutzung war vielleicht noch akzeptabel. Aber dass uns für die nicht zurückgeschickten Klickpedale 110 Euro abgezogen wurden, ist eine Unverschämtheit, bezahlt haben wir dafür beim Kauf 70 Euro Aufpreis. Und für den (völlig sinnfreien) Rückbau der Schaltzugverlegung wurden nochmals 200 Euro einbehalten. Kaum vorstellbar, dass wir noch einmal ein Tandem oder Lastenrad von einem bestimmten Hersteller aus Berlin kaufen – auch wenn wir laut Berlin die einzigen sind, die sich beschwerten...

Wir haben inzwischen bei einem kleinen, aber feinen Hersteller wieder ein Pedelec-Tandem bestellt. Die Erfahrungen schildern wir vielleicht im nächsten Heft.

Renate und Cornelius Gruner



gerissene Ständerplatte

## „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)

# 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)



# Fahrradwartung in Flüchtlingsunterkünften in Feuerbach

Der Freundeskreis Flüchtlinge Feuerbach FFF betreut momentan ehrenamtlich ca. 600 Flüchtlinge in diversen Unterkünften in Feuerbach. Zu den umfangreichen Betätigungsfeldern des FFF gehören zum Beispiel die Mithilfe beim Einleben in Stuttgart, die Begleitung bei Ärzten oder Ämtern oder die Unterhaltung von Deutschkursen. Ganz wichtig für die neuen Einwohner ist natürlich Mobilität, z.B. mit Kinderwagen, mit Roller und natürlich mit Fahrrädern. Die Geflüchteten haben nur wenig Geld und so sind Fahrräder, wenn überhaupt, oft die einzige Möglichkeit, um am öffentlichen Leben teil zu nehmen oder unkompliziert zur Schule und den Deutschkursen zu kommen.

Ein Ziel des FFF ist es daher, jedem Flüchtling der es wünscht, ein eigenes Fahrrad zur Verfügung zu stellen. In einer Kooperation mit der Fahrradstation der Neuen Arbeit am Feuerbacher Bahnhof wurden in den vergangenen zwei Jahren bereits über 70 Räder an die neu nach Stuttgart gekommenen Menschen ausgegeben. Finanziert wird diese Leistung durch Spenden aus der Bevölkerung, auch die Flüchtlinge leisten einen kleinen Beitrag beim Erwerb ihres Fahrrads.

Ein Fahrrad zu haben ist allerdings nur eine Sache; eine andere ist, dieses auch betriebsbereit und verkehrssicher zu halten. Der FFF betreibt aus diesem Grund in der Unterkunft in der Bubenhalde seit circa einem Jahr eine einmal im Monat stattfindende, sehr stark nachgefragte Fahrradreparaturwerkstatt. In der neuen Unterkunft an der Wiener Straße soll eine weitere Werkstatt aufgemacht werden.

Die Flüchtlinge melden sich für die Reparatur ihres Fahrrads vorab bei den Sozialarbeitern der Unterkunft an, um am Öffnungstag der Werkstatt am späten Nachmittag und am Abend die Schäden an ihrem Rad beheben zu lassen. Hilfe

zur Selbsthilfe wäre hier natürlich schön und sinnvoll, was jedoch bislang vor allem an der Sprachbarriere gescheitert ist. Stattdessen werden viele Helfer benötigt, um den großen Ansturm zu bewältigen.

Mit dabei sind natürlich immer auch viele Kinder, deren Räder im alltäglichen Gebrauch manchmal ziemlich leiden. Der Betrieb in der Werkstatt ist für viele Jungen und Mädels überhaupt eine richtige Attraktion, so dass Helfer, die sich mit den Kindern beschäftigen, ebenfalls sehr gern gesehen sind. Für die kleineren Kinder wird während der Werkstattzeit sogar eine Kleinkindbetreuung angeboten.

Die Zahl der Flüchtlinge in Feuerbach wird in den nächsten Monaten weiter deutlich zunehmen. Bereits bezogen sind die neuen Systembauten in der Wiener Straße. Bis zum Jahresende kommt in der Krailenshaldenstraße eine weitere Unterkunft für 200 bis 300 Personen hinzu. Die Zahl der Räder und der Betreuungsaufwand für die Räder werden deshalb also ebenfalls deutlich zunehmen. Der Freundeskreis Flüchtlinge Feuerbach sucht daher Frauen, Männer oder auch taffe Jugendliche, denen Helfen Spaß macht, die Interesse an Fahrrädern und Freude am Miteinander mit geflüchteten Menschen haben.

Ansprechpartner für die Arbeitsgruppe ist Stefan Müller, den Sie unter [fahrrad@ff-feuerbach.de](mailto:fahrrad@ff-feuerbach.de) erreichen. Weitere Informationen über den FFF und seine Arbeit finden Sie im Internet unter [www.ff-feuerbach.de](http://www.ff-feuerbach.de).

*Cornelius Gruner*



# Tern Node – Lastenrad zum Falten

So sehr wir Stuttgarter besonderen Rädern gegenüber aufgeschlossen sind, oft steht dem Wunsch die Realität gegenüber, dass in vielen Wohnanlagen und Altbauhäusern kein Platz vorhanden ist, ein größeres Rad abzustellen. Wenn sich das Rad aber zusammenfallen lässt....

Tern ist am Markt bereits durch verschiedene Falträder im „bezahlbaren Niveau“ bekannt. Auch das VVS-Faltrad ist von Tern. Ein Lastenrad ist aber höheren Beanspruchungen ausgesetzt. Neben dem höheren Gewicht spielt der längere Radstand eine wichtige Rolle, und natürlich das Fahrverhalten, hinsichtlich dessen viele Modelle für Ungeübte so ihre Probleme mit sich bringen.

Im Frühsommer stand uns für zwei Wochen ein Testrad zur Verfügung. Schon bei der Abholung im 4. Stock eines Stuttgarter Bürokomplexes war die Aufzugfähigkeit gefragt. In wenigen Sekunden ist es der Länge nach halbiert, das reicht locker. Wieder aufgefaltet geht es über die Rosensteinstraße und den Schlosspark in die Innenstadt, hier zeigt sich das Node recht wendig und handlich. Im Fahrradbüro machen wir den ersten Ladetest. Eine große Alubox mit dem Codiergerät, dazu Unterlagen, Karten, eine Kasse und Getränke, dann geht's auf die Fahrt in die Radstation nach Stuttgart-Feuerbach.

Da das Rad in der Testversion ohne zusätzliche Motorenergie ausgestattet ist (inzwischen aber auch als Pedelec erhältlich), kommt der Test S-Bahn-Tauglichkeit dazu. Die ohnehin defekten Aufzüge sind im Langzustand nicht nutzbar, die Rolltreppe (sofern erlaubt) stellt kein Problem dar. Einfach das bergab liegende Rad (abwärts das vordere, aufwärts das hintere) in den Winkel zweier Stufen stellen, Bremse ziehen, und den Sattel am Oberschenkel anlehnen. Die Breite der S-Bahn reicht aus, allerdings müssen wir mangels Rolltreppe in Zuffenhausen aussteigen, und nach Feuerbach radeln. Durch ein buntes, drehendes Fähnchen sind wir uns der Aufmerksamkeit der anderen Verkehrsteilnehmer sicher, wenn überhaupt, dann reagiert man aus dem Auto oder vom Straßenrand mit Daumen hoch.



Da wir mit dem Rad direkt vor die Tür fahren können, ist der Transport völlig entspannt. Die mitgelieferten Multifunktionsaschen lassen sich auf unterschiedliche Füllung einstellen, der Gepäckträger ist multifunktional für verschiedene Transportbehältnisse eingestellt. Eigentlich fährt sich das Node fast wie ein normales Rad, den etwas größeren Kurvenradius hat man schnell drauf. In die Taschen passen neben größeren Einkäufen auch Laptop und Wechselkleidung, damit ist es als Familienkutsche genauso geeignet wie als Fahrzeug ins Büro. 1800 € für das Grundfahrzeug, etwas über 3000 für die elektrische Version (siehe Bild) sind ein ganz gutes Angebot für den, der mit einem Rad viele nützliche Funktionen verbinden möchte. Noch steht das Rad nicht an jeder Ecke, das kann sich aber bis zum Frühjahr schnell ändern. Händler finden sie auf der Internetseite von TERN.

*Peter Beckmann*





IHR RADHAUS AM RATHAUS

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

# ADFC-Schutzbrief: Ernstfallerfahrung

Als wir im Juli 2015 den frisch in die Welt gesetzten ADFC-Schutzbrief abschlossen, hätten Elke und ich nie gedacht, dass uns zwei Monate später der Ernstfall ereilen würde. Neun Jahre lang waren wir mit unserem Kettwiesel-Tandem durch Deutschland und das angrenzende Ausland getourt, und nie hatten wir wegen eines Defekts oder Schadens unsere Unternehmung abbrechen müssen. Bis wir auf die Idee kamen, den Donauradweg abzu trampeln ...

Geplant war, von Donaueschingen bis Linz zu radeln – und wieder heim, etwa 1400 km, für die wir drei gemütliche Wochen veranschlagten. Trotz der zahlreichen energieverzehrenden bayerischen Kiesel-, Schotter- und Feldwegpassagen kamen wir gut voran. Hätten wir nicht in Regensburg und Passau einen Schlamptag eingelegt, wären wir sogar zwei Tage früher als gedacht in Linz eingetroffen.

Nachdem wir uns drei Tage in der Stadt umgetan hatten, ging's wieder heim. Strudel- und Palatschinken-gestärkt traten wir voll in die Pedale, Linz – Passau in einem Rutsch, weil bestens beschildert und durchweg asphaltiert. Wieder in Bayern, mussten wir uns erneut über die verwünschten unbefestigten, zerfurchten, staubigen Rumpelpisten plagen. (Mit einem Nagelbrett statt Sattel sollte man die Radwegverantwortlichen hier mal durchs Gelände scheuchen. Anscheinend haben die alle nur vollgefederte, e-unterstützte Mountainbikes unterm Hintern.)

So kam, was kommen musste, erst ein leichtes Knacken,

dann ein Knarren, schließlich ein unüberhörbares Knarren an meinem Gefährt, dass sogar Elke Bedenken bekam. Vordergründig jedoch nichts zu erkennen. Gewissheit schließlich bei Zweirad Uhl in Donauwörth: Riss im Rahmen auf Höhe der hinteren Zahnkranz-Kassette beziehungsweise des Umwerfers. Kein Weiterfahren angebracht – aber immerhin 1118 km geschafft.

Wie's danach weiterging? Diverse Telefonate mit der ADFC-Schutzbrief-Hotline, Abwägen verschiedener Alternativen, am Ende Anmietung eines Mercedes-Vito bei Europcar und Heimfahrt nach Gernsbach noch am selben Tag. (Elke am Steuer der Monsterblechkiste mit geschätztem 180er Durchschnittspulsschlag ...)

Im Nachhinein glauben wir, wohl die allerersten gewesen zu sein, die den Schutzbrief in Anspruch genommen haben, denn es herrschte anfänglich ein ziemlicher Wirrwarr in der Hotline-Abteilung. Nichtsdestotrotz verlief alles reibungslos, ohne bürokratischen Papierkram, und drei Wochen später haben wir sämtliche angefallenen Kosten zurückerstattet bekommen, – selbst das Taxi vom Radhändler zur Autovermietung.

Tja, was lernen wir aus dieser Geschichte? Meines Erachtens zweierlei. Erstens: Radwanderer, willst du dein Vehikel ruinieren, begib dich auf bajuwarisches Terrain! Und zweitens: Radwanderer, willst du dir und deinem Vehikel was Gutes tun, schließe einfach eine ADFC-Schuttbrieversicherung ab, dann bist du für den Fall des Notfalls bestens abgesichert! Denn viel mehr als eine zünftige Brotzeit mit zwei, drei Durstlöschern kostet die übers Jahr nicht.

*E. & E. Seltmann, Gernsbach*



## STUTTGARTER E-MOBILITÄTSPRÄMIE

Die E-Bike Händler STROMRAD und TRANSVELO in Stuttgart sind sich mit dem ADFC einig: auf Initiative von Stromrad führen sie ab 1. Oktober die Stuttgarter E-Mobilitätsprämie für Fahrräder ein. Kunden beider Unternehmen erhalten eine verrechnete Prämie von 100 Euro auf jedes neu gekaufte Fahrrad mit elektrischem Antrieb.

Intensiv und lange wurde die Diskussion um die E-Mobilitätsprämie 2016 in Deutschland geführt. Leider ausschließlich zur Förderung von Elektroautos. Selbst der Bundesrat hat die Förderwürdigkeit von Fahrrädern mit elektrischen Antrieben erkannt (Drucksache 277/16). Sie erweitern den Mobilitätswinkel entscheidend und bieten den Vorteil das Fahrrad fahren bequemer zu gestalten. Beides sind Argumente das Auto stehen zu lassen. Womit das Verkehrsaufkommen entlastet und der Emissionen Ausstoß verringert wird.

Beide Innenstadthändler wundern sich über die fehlende Unterstützung für 2-rädrige E-Mobilität durch Politik und Verwaltung, die es in anderen Städten schon gibt. Gerade in Stuttgart hat die intensivere Nutzung von Pedelecs, E-Bikes bzw. Stromrädern unbestritten positive Auswirkungen auf den innerstädtischen Verkehr und die Luftqualität.

Warum sich diese Erkenntnis nicht in eine direkte Unterstützung der Bürger vor Ort niederschlägt fragen sich die Beteiligten schon länger. „Wir begrüßen und unterstützen diese private Initiative“ meint Peter Beckmann vom ADFC. „Weder Bund, Land noch Stadt haben oder planen eine E-Mobilitätsprämie für Zweiräder – von der Möglichkeit der Nutzung des „Jobrad“-Angebotes einmal abgesehen. Es muss eigentlich mehr passieren und hier tut sich einmal etwas im Stuttgarter Fahrradkessel.“

Als Stuttgarter Pioniere im E-Bike Einzelhandel sind beide Firmen von den großartigen Möglichkeiten des E-Bikes bezüglich Umweltschutz und Verkehrsentwicklung in Innenstädten überzeugt.

Deshalb greifen Stromrad und Transvelo zur Selbsthilfe und gewähren jedem Kunden beim Kauf eines neuen E-Bikes einen Nachlass von 100 Euro. Die Stuttgarter e-Mobilitätsprämie gilt für alle E-Bike Marken und Modelle aus 2016 der beiden Unternehmen. Dieser erste Versuch eine E-Mobilitätsprämie für Fahrräder in Stuttgart zu etablieren gilt zunächst für die restlichen Monate des Jahres 2016.

# RÄTSELSEITE



Anagramme für  
lange Winterabende...

**Anagramme** sind Worte, die durch Umstellen von Buchstaben gebildet werden. Anagramme sind besonders knifflige Texträtsel. Deshalb ist es auch keine Schande, wenn Sie für die Lösung etwas länger brauchen. Folgende Anagramme stellen jeweils ein Begriff rund ums Fahrrad dar. Anfangs ein Beispiel:

**ABRATEN DER IHN**  
**BESTECK RITTER RUM**  
**DB ENG WOZU**  
**TANK BETTELT**  
**GELB MEER SENF**  
**GEBE SET NUR ZU**  
**LATTE STET ZEUS**  
**EBBE SCHIRM SEEN**  
**ERLEBT KURT**  
**PACK GERAET REGE**  
**BH LECHZT CSU**  
**DARF TAKT EHER**  
**PC SEPPEL EIN HIN**  
**ALLAH RECHT SENF**

**Hinterradnabe**

*Viel Spaß beim Lösen!*

## Das **Fahrradbüro** des **ADFC Stuttgart**

**Anschrift:** Rotebühlstraße 86/1, 70178 Stuttgart  
**Telefon:** 0711 6368637, 0152 07269031

### Öffnungszeiten und Schließung

Wir sind inzwischen persönlich, aber auch mit Telefon und Internet in den neuen Räumen eingetroffen und zu den gewohnten Öffnungszeiten für Sie da:

Mittwoch	14 bis 18 Uhr
Donnerstag	15 bis 18 Uhr

Rund um Weihnachten und Neujahr schließen wir (wie es im Fahrradjahr steht) vom 21. 12. 2016 bis 5. 1. 2017.



Peter Beckmann, Kreisgeschäftsführer

# 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



[www.fahrrad-renner.de](http://www.fahrrad-renner.de)



# Mach's gut Erich

Vor einem Vierteljahrhundert wurde der ADFC Landesverband gegründet. Erster, und bis zum Sommer einziger Geschäftsführer, war Erich Kimmich. Im Mai ist Erich von uns gegangen.

Zwar war Erich für den Landesverband angestellt, aber durch die räumliche und inhaltliche Nähe hatten wir im KV Stuttgart viel miteinander zu tun. Die Zusammenarbeit beschränkte sich nicht nur auf die von Erich mitgeschaffenen Erfolgsprojekte auf den Messen CMT und Eurobike, das Tourenportal und das Übernachtungsverzeichnis Bett und Bike. Auch in den „unsichtbaren“ Arbeitsfeldern im betrieblichen Bereich und den weithin sichtbaren Medienprojekten war die Kooperation zwischen Landes- und Kreisverband sehr intensiv.

Erich hatte auch die Gabe zu erkennen, in wem Fähigkeiten schlummern, wodurch immer wieder Aktive vom Kreisverband in den Landesverband wanderten. Auch wenn das manche Lücke hinterließ, war es meist dann doch schlussendlich auch für den Kreisverband nützlich.

Inzwischen hat der Landesverband mehr als zehn haupt- und teilzeitbeschäftigte Mitarbeitende, und die Verknüpfung



der verschiedenen Ebenen ist enger als je zuvor. Erich wird uns sehr fehlen, denn er hatte für Anrufe von Aktiven stets ein offenes Ohr- und meist den richtigen Rat. Seine Nachfolge ist zwar inzwischen geregelt, aber der Mensch, und für mich und viele andere auch der Freund, wird nicht zu ersetzen sein.

Wir sind traurig, dass Erich fehlt, aber wir sind unendlich stolz, dass wir Erich hatten, und mit ihm im und für den ADFC Großes schaffen konnten.

*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>Stromrad</b>	Olgastraße 43	Stuttgart-Mitte	0711 31 95 37 71
<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 und November sowie in einer Kurzform im Dezember.

### Anzeigenverwaltung / Kontakt

Fahrradbüro des ADFC, KV Stuttgart, Rotebühlstraße 86/1, 70178 Stuttgart, Tel. 0711 6368637, [www.adfc-bw.de/stuttgart](http://www.adfc-bw.de/stuttgart)

### Redaktion

Peter Beckmann, Cornelius Gruner, Günter Heimbach, Paul Schreiner, 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 Frühjahrsrundbrief:

15. Februar 2016

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

## TERMINE

### November/Dezember

Mi 23. 11. Bilderabend

Mi 7. 12. ADFC-Radlertreff

### Januar 2017

So 8. 1. Fröhliches Eisbein (3)

Mi 25. 1. Bilderabend

Mi 22. 2. Mitgliederversammlung

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

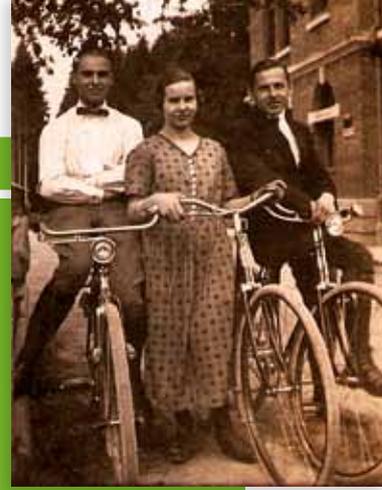
## ERINNERUNGEN

**Auch 1925 gab es schon Rad-Ausflüge zum Katzenbacher Hof**

Hier ist mein Vater mit seiner Schwester und ihrem Freund in dem heute noch begehrten Ausflugslokal eingekehrt.

Schaut man auf die Vorderrad-Bremsen, so gibt das Bild auch Einblick in die Fahrrad-Technik seiner Zeit.

*Ekkehard Jeremias*



# „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“

Der Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club verleiht das Zertifikat an die SWSG, das Wohnungsunternehmen der Landeshauptstadt

Schon vor einem Jahr hatte die SWSG damit begonnen, Objektbetreuer mit E-Bikes auszustatten. In diesem Jahr ging es mit neun Elektrorädern weiter. Doch das ist nicht die einzige Anstrengung, die die SWSG für die Fahrradmobilität unternahm. Viele Anforderungen setzte die SWSG für das Zertifikat um. Neben Duschen und Umkleidemöglichkeiten gehören auch der sichere Abstellplatz sowie verschiedene Serviceangebote dazu. Der ADFC sprach der SWSG als erstem städtischen Unternehmen der Landeshauptstadt und als zweitem in ganz Stuttgart das Zertifikat „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ zu.

Bei der Verleihung würdigte die Landesvorsitzende Dr. Gudrun Zühlke die Impulse der Geschäftsführung für eine fahrradfreundliche SWSG. Sie gab ihrer Hoffnung Ausdruck, dass sich noch viele weitere Unternehmen dem Ziel verschreiben, mit dem Fahrrad voranzukommen. Zühlke zeigte sich optimistisch, dass die Fahrradfreundlichkeit bei der SWSG ein Dauerbrenner wird. Die SWSG-Geschäftsführer Samir Sidgi und Helmuth Caesar stimmten ihr zu und kündigten an, sich weiter dafür einzusetzen, dass bei der SWSG mehr Fahrrad gefahren wird. So ergänzt das Unternehmen seinen Fuhrpark um zwei weitere E-Bikes, die Mitarbeiter statt des Autos etwa für die Fahrt zu Außenterminen nutzen können.

Ein Glückwunsch für die SWSG kam aus dem Rathaus. Oberbürgermeister Fritz Kuhn gratulierte der SWSG als

erstem städtischen Unternehmen zum Titel. „Neben einem starken öffentlichen Nahverkehr wird das Fahrrad unser Verkehrsmittel der Zukunft sein, dafür sind wir auf Initiativen von Bürgern und Firmen angewiesen“, lautete seine Reaktion auf die Verleihung. Der Oberbürgermeister äußerte außerdem die Hoffnung, dass sich immer mehr Menschen finden werden, „die sich für den Weg zur Arbeit auf das Fahrrad schwingen“.



Die ADFC-Landesvorsitzende Dr. Gudrun Zühlke überreicht den Geschäftsführern der SWSG das Zertifikat „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“.

**„Fahrräder mögen sich ändern,  
aber Radfahren ist zeitlos.“**

*(Zapata Espinoza, US-amerikanischer Journalist, \*1960)*

**Fahrradfahren auch steil bergauf genießen.**

DEUTSCHLANDS ERSTES  
FACHGESCHÄFT  
FÜR STROMRÄDER.

**Verkauf.  
Verleih.  
Service.**

 **Stromrad®**

**Stromrad GmbH & Co. KG**  
Olgastraße 43  
70182 Stuttgart

**Telefon** 0711 31953771  
**E-Mail** [info@stromrad.com](mailto:info@stromrad.com)  
**Internet** [www.stromrad.com](http://www.stromrad.com)