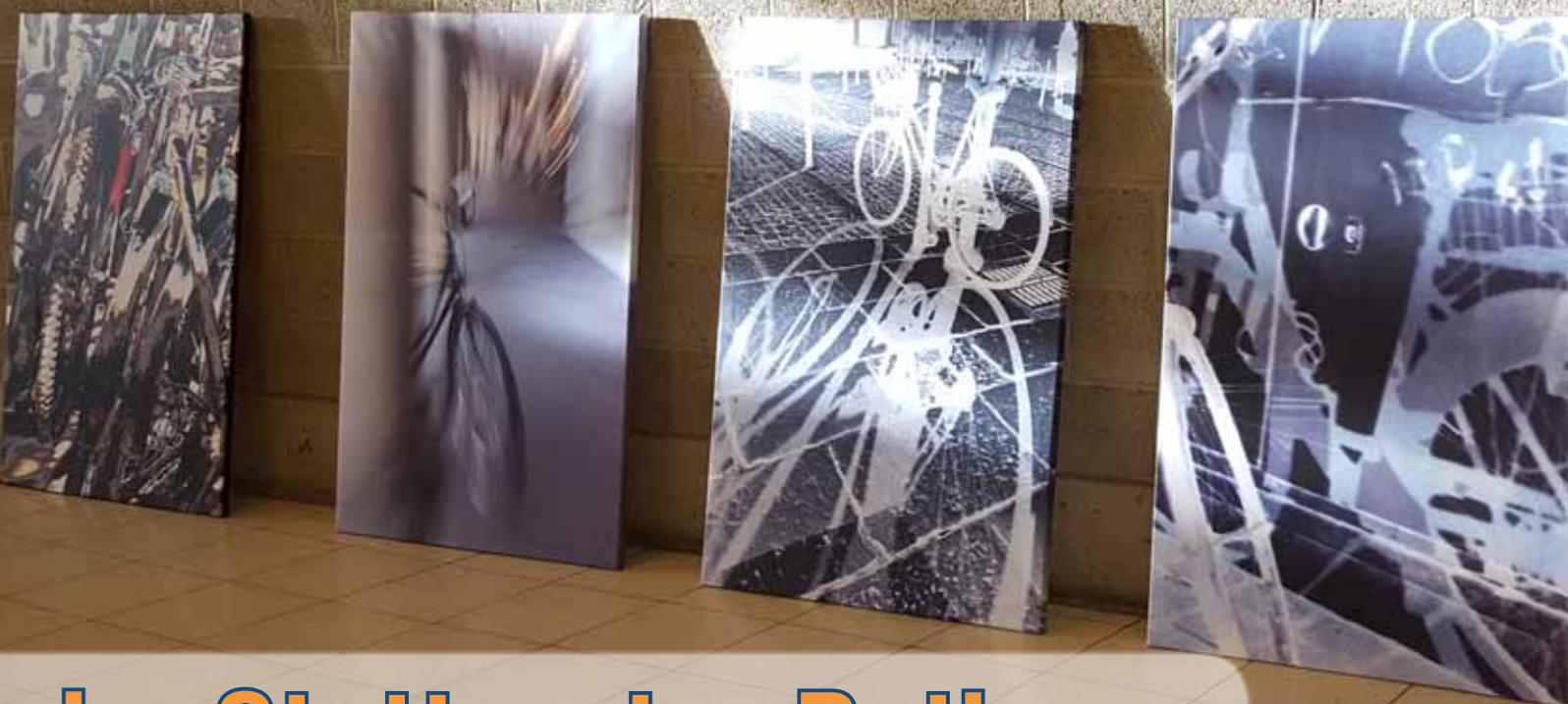


Stuttgarter RadRundbrief

Wanderausstellung



im Stuttgarter Rathaus

vom 4. 9. bis 20. 10. 2017 im Erdgeschoss

Näheres im Innenteil Seite 23

© Marlies Ibele

Verkehrspolitik:

Luftreinhalteplan

Radaktionstage:

Der ADFC in Unternehmen



**Mitglied
werden?...!**

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

eBike Expert

 BOSCH

BOSCH eBike Expert



Fahrräder Service Zubehör

www.transvelo.de

TRANSVELO

Reutlingen

Kaiserstraße 52

Tel. 07121 47 07 26

Mo-Fr: 9.30 - 19.00 Uhr

Sa: 9.30 - 16.00 Uhr

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
- 5 Zwei verkehrspolitische Touren
- 6 Der Radverkehr und der Luftreinhalteplan
- 7 Fahrradklimatest 2016/2017

TOUREN



- 8 Allgäurunde
- 10 Mit dem Tandem über die Alpen
- 12 Der Saale-Radwanderweg
- 15 Familientouren:
Von der Sonne verwöhnt

VERMISCHTES



- 16 Von Staub und Staffeln – Das Leben als Foodora-Kurier in Stuttgart
- 18 Rauf aufs Rad – ADFC bietet Radaktionstage in Unternehmen an
- 19 Das neue Fahrradbüro: Bilanz nach einem Jahr
- 20 Abenteuer Fahrradmitnahme
- 21 Neues E-Tandem – die Zweite
- 22 Bosch-Magura Pedelec-ABS Fördermitglieder/Impressum
- 27 Termine Stadtradeln 2017

Liebe Leserinnen,
liebe Leser!

Geht es in Stuttgart eigentlich vorwärts mit einer umweltfreundlichen und das bedeutet auch fahrradfreundlichen Mobilität?

Wer im Heft die Artikel zum Fahrradklima-Test und zum Luftreinhalteplan liest, bekommt Zweifel, vor allem, wenn man die lokale Presse der letzten Monate verfolgt. Da wird schon mal der Untergang des Abendlandes heraufbeschworen, wenn in der Innenstadt auf 2% der Pkw-Parkmöglichkeiten verzichtet werden soll. Zur Bewältigung der Feinstaubproblematik schlägt der Kreisvorsitzende der CDU, Stefan Kaufmann, den „Rückbau“ von Radverkehrsmaßnahmen vor. Und für eine Machbarkeitsstudie „Ostheimer Tunnel“, der wieder mehr Autos in die Stadt spült, werden mehrere 100.000 Euro bereitgestellt. Wenn sich etwas in Richtung fahrradfreundliche Stadt bewegt, dann im unerträglichem Schnecken-tempo. Stuttgarts Radler nehmen dies jedoch nicht mehr so ohne weiteres hin! Einige Beispiele:

- Die Critical Mass, die an jedem ersten Freitag im Monat durch die Stadt radelt (Start 18.30 Uhr, Feuersee) bekommt immer mehr Zulauf und hat die Tausender-Marke längst überschritten.
- Im „alternativen Radforum“ treffen sich engagierte Radler, denen die Arbeit im städtischen Radforum viel zu träge und zu langsam voran geht.
- In ihrem Fahrradblog (<https://dasfahrradblog.blogspot.de>) legt Christine Lehmann in schöner Regelmäßigkeit den Finger in die Wunde.
- Es gibt erste Überlegungen für einen Radentscheid.

Der ADFC Stuttgart begrüßt ausdrücklich diese Initiativen – gemeinsam sind wir stark. Und vielleicht geht es dann in Stuttgart mal wirklich vorwärts mit einer fahrradfreundlichen Politik.

Cornelius Gruner



» **Bad Cannstatt, Neckartalstraße:** An der Route 11 wurde ein kleines Stück weiter gebaut. Zwischen der Rosensteinbrücke und der Wilhelmsbrücke war das Gelände zu niedrig, um den bestehenden Gehweg für Radfahrer freigeben zu können. Nach umfangreichen Bauarbeiten ist nun ein höheres Gelände vorhanden, sodass die Freigabe nun möglich sein muss. Allerdings waren die entsprechenden Schilder bei Redaktionsschluss noch nicht aufgestellt. Natürlich ist Gehweg/Rad frei nicht gerade die bevorzugte Art der Radverkehrsführung. An dieser Stelle scheint es aber wirklich keine andere Möglichkeit zu geben. In der Gegenrichtung konnte man hier bislang überhaupt nicht fahren, da die Straße – abgesehen von den Stadtbahngleisen – eine Einbahnstraße ist. Damit gibt es endlich eine Alternative zu dem sehr schmalen zweigeteilten Weg am anderen Neckarufer.

» **Feuerbach und Zuffenhausen, Wernerstraße:** Teilweise erledigt waren im August die Arbeiten an der Wernerstraße. Der bestehende Radstreifen sollte von der „MEA-Brücke“ bis zum Siegelbergdurchlass (Frankenstraße) verlängert werden. Der größte Teil war fertig, jedoch nicht der Bereich vor dem Abzweig zur Frankenstraße. Im Bezirksbeirat gab es den berechtigten Wunsch, nicht nur den Geradeausverkehr zu berücksichtigen, sondern auch die Abbiegemöglichkeiten für Radfahrer zu verbessern. Diese Strecke ist ein Teil der Route 22, die vom Hegelplatz über den Killesberg und durch Feuerbach nach Zuffenhausen-West führen soll.

» **Baustelle beim Leuze:** Wer kannte nicht die sehr mäßige Radverkehrsführung an der Baustelle beim Leuze, mit einem rechten Winkel am Ende einer Abfahrt – auf der Hauptradroute 1. Dieser Winkel wurde deutlich entschärft. Auch dies ist selbstverständlich kein gleichwertiger Ersatz für den Weg unter dem Rosensteinsteg hindurch, den seinerzeit der ADFC Stuttgart vorgeschlagen hatte und der momentan unterbrochen ist.

» **Brücke über den Botnanger Sattel:** Noch nichts zu sehen war bei Redaktionsschluss an der Brücke über den Botnanger Sattel, wo die Markierung von Schutzstreifen Mitte August beginnen sollte. Auch wenn sicher nicht jedes Detail perfekt sein wird, ist dies insgesamt eine große Verbesserung für die Radfahrer, die dort nicht unnötig bergab und wieder bergauf fahren möchten.

Von oben nach unten

Höheres Gelände an der Neckartalstraße

Wernerstraße: Noch endet der Radstreifen ein gutes Stück vor dem Abzweig in den Siegelbergdurchlass

Verbesserte Führung beim Leuze

Zwei verkehrspolitische Touren

Im Sommer fanden zwei radverkehrspolitische Touren in den Stadtbezirken Stuttgarts statt. Dabei waren der Baubürgermeister Peter Pätzold, der Radverkehrsbeauftragte Claus Köhnlein, die Gemeinderätin Christine Lehmann (Bündnis90/Grüne) und selbstverständlich auch einige aktive ADFC-Mitglieder.

» **Stuttgart-West:** Anfang Juli lud der Bezirksbeirat Stuttgart-West zu einer Fahrt durch den Westen ein. Ca. 15 Teilnehmer folgten der Einladung; der Bezirksvorsteher Reinhard Möhrle leitete die Tour. Schwerpunkt waren die geplanten Haupttradrouten 4 (Hauptbahnhof – Liederhalle – Botnang), 9 (Botnanger Sattel – Vaihingen) und 64 (Silberburgstraße – Marienplatz). Es ging aber auch um die fehlende Querungshilfe über die Landesstraße beim Parkplatz Pfaffensee.

Im Zusammenhang mit der Route 9 ging es darum, ob die von Radfahrern mitgenutzte Fußgängerampel beim Birkenkopf bleibt, wo sie ist oder ob sie an das Ende des Jägerhauswegs versetzt werden kann. Am Botnanger Sattel wurde über die dort anstehende Maßnahme gesprochen (s. Artikel „Neues“).

Weiter fuhren wir auf der Route 4, bei der einerseits die Linksabbiegemöglichkeit am Vogelsang in die Forststraße gelobt wurde, andererseits aber darauf hingewiesen wurde, dass diese für Ortsunkundige schlecht sichtbar sei. An der Querung Schwabstraße / Forststraße ist vorgesehen, dass für Radfahrer erreichbare Taster eingerichtet werden, um die benachbarte Fußgängerampel anfordern zu können, so wie es an vielen Stellen in Stuttgart bereits eingerichtet ist.

Danach wurde über die Umgestaltung bei der AOK diskutiert, wo ein Radweg neben einem Fußgängerbereich vorgesehen ist. Aus Sicht der Radfahrer ist zu kritisieren, dass die vorgesehenen 2,50 Meter für eine solch wichtige Verbindung etwas wenig sind.

Zum Schluss ging es noch um die Route 64, die im Westen auf der Silberburgstraße verläuft – von der Breitscheidstraße südwärts. Es wird geprüft, ob durchgängig Schutzstreifen eingerichtet werden können.

» **Stuttgart-Zuffenhausen:**

Eine zweite Tour fand Mitte Juli auf Einladung der Fahr-Rad!-Offensive durch Zuffenhausen statt. Mit ca. 30 Teilnehmern ging es an der Zehntscheuer los. Neben den oben genannten Personen waren auch die Gemeinderäte Frau von Stein (Freie Wähler) und Herr Schertlen (Stadtisten) dabei.

Zunächst wurde der neue Radstreifen an der Haldenrainstraße gelobt. Es gab aber auch viel zu kritisieren.

Neben fehlenden Radverkehrsanlagen wie am unteren Teil der Schozachstraße sind dies zum Beispiel die vielen noch nicht geöffneten Einbahnstraßen im mittleren Teil des Stadtbezirks oder die weggefallene Möglichkeit, über den Kelterplatz geradeaus in die Straßburger Straße zu fahren. In der Unterländer Straße dürfen die Kraftfahrzeuge immer noch 50 km/h fahren, was für eine solch zentrale Einkaufsstraße nicht angemessen ist. Die Umgestaltung der anschließenden Unterführung lässt weiter auf sich warten, aber wenigstens dahinter gibt es nun einen Schutzstreifen an der Zahn-Nopper-Straße hinauf. Die Strohgäustraße und der Porscheplatz sind alles andere als fahrradfreundlich, die Neuwirtshauskreuzung ist in manchen Richtungen genau genommen nur zu Fuß passierbar.

„Höhepunkt“ jeder Zuffenhausen-Tour ist das plötzliche Radwege-Ende an der Schwieberdinger Straße. Hier konnten wir immerhin erreichen, dass die Benutzungspflicht für die linksseitige Nutzung aufgehoben wurde – die neuen Schilder „Fahrrad frei“ wurden einige Tage vor der Tour angebracht. Allerdings ist das nur eine Lösung für die, denen es nichts ausmacht, bei viel Verkehr auf der Fahrbahn zu fahren. Die anderen Radfahrer warten weiterhin auf eine fahrradfreundliche Umgestaltung der Straße.

Bei der anschließenden Diskussion in der Zehntscheuer haben wir den Teilnehmern noch die druckfrische Broschüre „Radverkehr vor Ort – Stuttgarter Norden“ des ADFC Stuttgart überreicht, in der gute und schlechte Beispiele aus dem ganzen Stuttgarter Norden gezeigt werden. Diese Broschüre kann beim ADFC Stuttgart auch im Internet heruntergeladen oder im Fahrradbüro abgeholt werden.

Frank Zühlke

Von links nach rechts:

Die Querung der Schwabstraße längs der Forststraße soll vereinfacht werden.

Inzwischen ist das Schild etwas verblichen: „Radweg Ende, Fortsetzung nach 200 m“

Radverkehr vor Ort – Stuttgarter Norden. Die neue Broschüre des ADFC Stuttgart



Radverkehr vor Ort
Stuttgarter Norden

Bohrang, Feuerbach, Stammheim, Weilmörf, Zuffenhausen

Der Radverkehr und der Luftreinhalteplan

Im Mai wurde der Entwurf für den Luftreinhalteplan vorgestellt. Bürger und Verbände konnten Stellungnahmen dazu abgeben. Diese Möglichkeit hat auch der ADFC genutzt.

In dem Entwurf geht es nicht nur um die damals viel diskutierten Fahrverbote, er betrifft auch den Radverkehr: Er ist in dem vorliegenden Entwurf als eine von 20 Maßnahmen (M13) vorgesehen, um die Stadt vom Kfz-Verkehr zu entlasten, ähnlich wie der Fußgängerverkehr (M14).

Der Haken an der Sache: Es werden praktisch keine konkreten Ziele genannt, im Wesentlichen geht man davon aus, dass in etwa so weitergemacht wird wie bisher. Wir Radfahrer wissen, dass es so noch ewig dauert, bis Stuttgart fahrradfreundlich wird. In den letzten acht Jahren seit der Erstellung des Radverkehrskonzepts wurden nur die Routen 1 und 10 einigermaßen fertig gestellt und ausgeschrieben, dazu gab es einzelne Maßnahmen an anderen Routen. Wir haben daher konkrete Zeitziele für die Umsetzung des Stuttgarter Radverkehrskonzeptes angemahnt:

2018: Umsetzung und Wegweisung der Radialrouten 2, 4, 5 und 6.

2019: Umsetzung und Wegweisung der anderen Hauptradrouten 1. Ordnung, wo es nicht durch bestehende Großbaustellen unmöglich ist.

2020 und 2021: Umsetzung der Hauptradrouten 2. Ordnung und Überarbeitung und Ergänzung des Konzepts.

Doch nicht genug damit, dass in dem Entwurf fast keine konkreten Ziele genannt werden. Dazu kommt auch noch der folgende Satz: „Die Maßnahme darf allerdings nicht zu relevanten Störungen oder Behinderungen des Kfz-Verkehrs führen.“ So schaffen wir die Verkehrswende nicht, dieser Satz muss gestrichen werden!

Das Thema Radschnellwege war nur in einer Liste von Maßnahmen zu finden, die noch nicht weit genug entwickelt seien, um in den Plan aufgenommen zu werden. Hier gab es inzwischen Fortschritte. Nachdem die Stadt zuerst keine Machbarkeitsstudien erstellen wollte (vom Land Baden-Württemberg mit 80 % gefördert) fand zwischenzeitlich ein Umdenken statt. Das Land plant, an der Route Böblingen – Stuttgart sehr bald einen großen Abschnitt zu realisieren, wofür im Wesentlichen der bestehende Pflasterweg asphaltiert werden soll. Zudem soll eine Beleuchtung eingerichtet werden, die per Sensor nur dann eingeschaltet wird, wenn Radfahrer unterwegs sind. Außerdem ist die Strecke Stuttgart – Esslingen – Plochingen eine von drei Pilotrouten, welche das Land umsetzen möchte.

Auch Busspuren sind ein Thema in dem Entwurf. Wir Radfahrer legen Wert darauf, dass diese auch für Radfahrer einen Vorteil bringen. Zum Beispiel ist eine Busspur (Rad frei) bergauf an der Rotenwaldstraße (etwa Gutenbergstraße bis Westbahnhof) durchaus denkbar.

Dazu thematisierten wir Abstellmöglichkeiten an Altbau-Wohnungen, den Fußgängerverkehr und manch anderes. Wir haben unsere Vorstellungen auch an die Gemeinderatsfraktionen verschickt – mit der Aufforderung, dass diese die darin aufgeführten Punkte in den kommenden Doppelhaushalt einbringen mögen. Die gesamte Stellungnahme kann auch auf unserer Internetseite eingesehen werden.

Frank Zühlke



Von links nach rechts:

Neben dem Abschnitt S-Ost – Wangen – Hedelfingen eine Lücke in der Route 2: Die Landhausstraße zwischen Ostendplatz und Talstraße

Aus dieser alten Straße soll bald ein Radschnellweg werden.

5% Preisnachlass
für alle ADFC - Mitglieder *

WALZ **ZWEIRAD** **OHG**

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

*ausgenommen reduzierte Ware, Bücher und Zeitschriften



Fahrradklima-Test 2016/2017

Soweit dürften es viele der Leser schon wissen: Stuttgart hat im letzten Fahrradklima-Test mal wieder schlecht abgeschnitten. Aus einer 4,0 bei der Befragung im Herbst 2014 – damals galt Stuttgart als einer der „Aufsteiger“ – wurde bei der Umfrage im Herbst 2016 eine 4,2, also eine Verschlechterung. Aber woran liegt das?

Hat sich die Situation faktisch verschlechtert? Mancherorts ja

- etwa durch Baustellen wie zum Beispiel am Neckarknie oder der Umleitung am Neckartalradweg
- beim Wasen werden die Radfahrer neuerdings zu Festzeiten mit „Radfahrer absteigen“ begrüßt und müssen sich durch ein Drängelgitter quetschen – willkommen zurück in der Steinzeit des Radverkehrs!

Es gab aber auch Verbesserungen wie

- die Fahrradstraße in der Tübinger Straße
- Radstreifen an der Fritz-Elsas-Straße und an der Haldenrainstraße
- Schutzstreifen an der Herderstraße u. a..

Man kann feststellen, dass sich die Radfahrer nicht mehr alles gefallen lassen und anspruchsvoller werden. Und dabei scheint die Stadt nicht mitzuhalten.

Stuttgart hat 23 Stadtbezirke. Wenn jedes Jahr in der ganzen Stadt ca. drei größere und ein paar kleinere Maßnahmen für den Radverkehr umgesetzt werden, bleiben etliche Stadtbezirke übrig, in denen sich nichts verbessert hat. Was hat sich zum Beispiel in den letzten Jahren in Stammheim getan? Oder in Birkach? Oder in Stuttgart-Ost? Hinzu kommt, dass manche Bezirksbeiräte geplante Maßnahmen torpedieren wie zum Beispiel in Wangen und Hedelfingen. Jedenfalls spüren viele Bürger nichts davon, dass es vorangeht. Dazu müsste in jedem Stadtbezirk wenigstens eine spürbare Maßnahme pro Jahr ergriffen werden.

Die schlechtesten Noten erhielt Stuttgart für Falschparkerkontrolle auf Radwegen und für die Führung an Baustellen mit jeweils 5,1. Hier befindet sich Stuttgart allerdings in guter, pardon, in schlechter Gesellschaft, denn im Mittel aller Städte mit über 200.000 Einwohnern in Deutschland lagen die Benotungen auch nur bei 4,8 bzw. 4,7.

Interessant ist die Aufstellung der Stärken und Schwächen im Vergleich zu den anderen Städten mit über 200.000 Einwohnern. Den größten Unterschied gibt es beim zügigen Radfahren (4,1 in Stuttgart gegenüber 3,1 im Mittel), der Aussage „alle fahren Rad“ (4,1 gegenüber 3,2). Das zeigt, wie wichtig es ist, zum einen das Haupttroutennetz deutlich zügiger auszubauen und zum anderen mehr fürs Radfahren zu werben. Inzwischen wurden für die Werbung 50.000 € in Aussicht gestellt. Ob das wohl reichen wird? Für den Ausbau

der Infrastruktur möchte die Stadt pro Jahr zwei Millionen zusätzlich in die Hand nehmen. Das klingt nach viel, die Stadt bleibt damit aber hinter den Empfehlungen der Bundesregierung im Nationalen Radverkehrsplan zurück, sofern sich im Gemeinderat nicht doch noch diejenigen durchsetzen, die deutlich mehr für den Radverkehr tun wollen.

Gibt es auch Positives? Ja! Zum Beispiel wird die Stadt Stuttgart beim Thema Fahrraddiebstahl mit 3,4 als deutlich sicherer empfunden als der Durchschnitt (4,5). Das ist aber ein generelles Phänomen – je besser eine Stadt insgesamt abschneidet, desto schlechter ist sie bei diesem Thema. Außerdem wurde die Fahrradmitnahme im ÖV sowie das Angebot an Leihrädern positiv gesehen – bei letzterem hat die Stadt Stuttgart ihre beste Note mit 2,5. Alle Ergebnisse lassen sich im Internet unter www.fahrradklima-test.de finden.

Frank Zühlke

KOMMENTAR

Was ist zu tun, damit Stuttgart in Sachen Fahrradfreundlichkeit endlich nachhaltig aufholt? Hier kann ich eigentlich nur wiederholen, was ich schon im Artikel zum Thema Luftreinhalteplan geschrieben habe: Das Haupttroutennetz zügig ausbauen, die wichtigsten Routen müssen endlich fertig werden. Auch die Wegweisung ist wichtig, denn auch sie ist Werbung für das Radfahren. Und ganz wichtig ist es, den Stellenwert gegenüber dem Autoverkehr zu erhöhen, und nicht nur das zu machen, was nicht eventuell beim Autofahren stören könnte. Das Fahrrad muss zumindest gleichwertig behandelt werden wie die anderen Verkehrsmittel.

Und die „bürgerlichen“ Fraktionen im Gemeinderat müssen endlich damit aufhören, gegen den Radverkehr zu arbeiten – und das womöglich noch damit zu begründen, in Stuttgart könne man wegen der Berge ohnehin nicht Rad fahren. Radfahren ist Schutz der Menschen und der Umwelt vor gefährlichen Abgasen und damit ein Beitrag zur Bewahrung der Schöpfung; das müsste auch die Partei mit dem großen „C“ begreifen. Wer aber meint, Radfahrer könnten ihr Rad ruhig den Berg hinaufschieben, obwohl es parallel dazu eine Straße gibt, die man fahrradgerecht umbauen könnte, der hat von Radverkehr nichts verstanden.

Frank Zühlke

Rechts:

In der Herzogstraße war lange Zeit Baustelle, die Einbahnstraße war trotz entsprechender Anordnung meist nicht für Radfahrer freigegeben: Der Grund ist, dass die Stadt die Baufirmen nicht ausreichend überwacht.





Allgäurunde

Für Anfang Mai 2016 hatten wir den seit einiger Zeit intensiv beworbenen Radwanderweg „Allgäurunde“ für unsere private Tourenplanung vorgesehen. Das Vorhaben fiel dann im wahrsten Sinne des Wortes ins Wasser – es war vorab Dauerregen angesagt, und es regnete auch dauerhaft. Aufgeschoben war natürlich nicht aufgehoben. Bei den Überlegungen, welche Touren ich für 2017 im ADFC Stuttgart anbieten könnte, kam die Idee auf, die Allgäurunde als mehrtägige Tour ins Jahresprogramm zu stellen. Da bislang im Jahresprogramm eigentlich nur maximal Wochenendtouren angeboten wurden, war ich gespannt, ob das Angebot einer fünftägigen Tour angenommen werden würde. Sehr rasch nach Erscheinen des Jahresprogrammes lagen – ein bisschen überraschend – sieben Anmeldungen vor.

Als ich mir dann noch einmal die Planung des Vorjahres genau ansah – wir wollten ein Wochenende zu zweit fahren und ich dann alleine in 120- und 130-km-Etappen weiterfahren – musste ich feststellen, dass diese Planung für eine Gruppe nicht angemessen war. Um die fünftägige Tour „gruppentauglich“ zu machen, schnitt ich im Süden zwei Schleifen weg. So entstanden fünf Etappen, die auch An- und Abfahrt mit der Bahn ermöglichen.

Am 22. Juli trafen wir uns zu acht in Stuttgart am Bahnhof, um mit der Bahn über Ulm nach Memmingen zu fahren. Dort konnten wir bei schönstem Wetter auf unsere Tour starten. Nach wenigen Kilometern kamen wir bei Goßmannshofen auf den gut beschilderten Radweg „Allgäurunde“. Über Leutkirch führte uns der Weg an diesem Tag nach Bad Wurzach – 64 Kilometer, 550 Höhenmeter. Dabei konnten wir schon viele tolle Bilder von der wunderbaren Landschaft genießen und auf uns wirken lassen. An diesem Wochenende fand in Bad Wurzach das Schnakenfest statt.

Nach einem gemütlichen Abendessen konnten wir so auf dem Rückweg in unser Quartier noch eine ganze Weile ein großartiges Feuerwerk bewundern.

Gut gefrühstückt führte unser Weg am zweiten Tag über Immenried, Kiblegg, Wolfegg, Waldburg und Wangen nach Isny. Das Wetter war bei weitem nicht mehr so schön wie am ersten Tag: der Himmel war durchgehend bewölkt und es kam Wind auf – zum Teil von vorne. Wir kamen aber nach 94 Kilometern und 1000 Höhenmetern guter Dinge in einem schönen Hotel in Isny an und konnten dann in einem Brauhaus sehr gut essen und trinken.

Am nächsten Morgen verkleinerte sich leider unsere Gruppe: Zwei Mitfahrer entschieden sich aus unterschiedlichen Gründen (für die Mitfahrer nachvollziehbar) abzubrechen. So starteten wir nur noch zu sechst zu der dritten Etappe. Diese führte uns über Lindenberg, Scheidegg und Stiefenhofen zunächst zum Großen Alpsee und nach Immenstadt. In Stiefenhofen waren wir sehr froh, uns im Restaurant des Hotels Rössle aufwärmen zu können. Es hatte deutlich abgekühlt – vor allem in den Höhen – und es gab Anlass, das Regenequipment auszupacken. Hinter Immenstadt mussten wir wegen der Baustelle an einer Iller-Brücke eine großräumige Umleitung fahren, die aber gut beschildert war. Nach 84 km und 1050 Höhenmetern kamen wir nach einem heftigen abschließenden Anstieg in Rettenberg in einem gemütlichen Brauereigasthof an.

Hatte es am dritten Tag nur immer wieder einmal geregnet, sollte diese in den beiden verbleibenden Tagen zum Dauerzustand werden. Auch wenn die Angaben der Wetter-App eigentlich nicht interpretationsfähig waren, herrschte immer das Prinzip Hoffnung. Einer der Mitfahrenden munterte die Gruppe immer wieder mit einem herzlichen



„Ein schöner Tag!“ auf. Vielleicht auch deshalb blieb die Stimmung gut – und die Abbruchoption wurde nie zur Diskussion gestellt.

Von Rettenberg ging es immer weiter bergan – im Regen. Und dann mussten wir wegen einer weiteren Baustelle eine Umleitung fahren, die mit einer Steigung von stellenweise 20% auf gut 1000m Höhe führte. Leider hatte man keine Sicht. Die ebenso steile Abfahrt hinunter nach Nesselwang war bei Nässe fast genauso anstrengend. Die Umleitung zwang uns zwar, höher hinauf zu fahren, ersparte uns aber insgesamt an diesem Tag einige Höhenmeter. Nach einer Aufwärmphase in Nesselwang kamen wir über Kappel und Eisenberg sowie vorbei am Hopfensee nach Füssen, das wir aber rechts liegen ließen. Der Regen ließ jetzt nach. Am Förgensee gab es dann noch einmal eine Pause. Nach 74 Kilometern und 760 Höhenmetern kamen wir in Markt-oberdorf an.

Am nächsten Morgen fuhren wir wieder im Regen los – und es sollte den ganzen Tag regnen. Über Kaufbeuren führte die Tour nach Bad Wörishofen. Von dort ging es nach Westen. Zum Regen kam jetzt auch noch Wind von vorne. Nach einer Pause in Ottobeuren kürzten wir dann ab und fuhren direkt auf dem Radweg neben der Bundesstraße nach Memmingen – 75 Kilometer und 500 Höhenmeter. Von dort kamen wir dann mit der Bahn wieder nach Stuttgart.

Wir konnten ab dem dritten Tag leider nur ahnen, wie schön die Landschaft ist. Der Radweg „Allgäurunde“ ist sehr schön geführt und von den Wegen her hervorragend. Wir hatten schöne Quartiere und waren am Ende trotz allem der Überzeugung, dass es eine schöne Tour war.

Ich denke, dass ich diese Fünf-Tages-Tour noch einmal fahren (anbieten) werde.

Paul-Werner Schreiner



**KURZ-
ZWEIRAEDER.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

Mit dem Tandem über die Alpen



Wenn schon Tandem mit Unterstützung (siehe anderen Artikel im Heft), dann sollte auch unsere diesjährige Tour entsprechend „anspruchsvoll“ sein. Warum also nicht über die Alpen – hin und zurück. Für den Hinweg hatten wir den Alpe-Adria-Radweg Salzburg-Grado geplant. Zurück wollten wir irgendwie quer durch, teilweise über den Radfernerweg Venedig-München fahren.

Nach Salzburg ging es mit vollbeladenem E-Tandem in Nahverkehrszügen. Das erwies sich als völlig problemlos, sogar eher als vorteilhaft. Wir konnten zeitlich flexibel und ohne Vorreservierung fahren; das Umsteigen war problemlos: Ulm hat hervorragende Schieberampen, München ist ein fahrradfreundlicher Sackbahnhof und in Salzburg gibt es tatsächlich einen Tandem-tauglichen Aufzug. Nur beim Aussteigen in Salzburg gab es ein Problem – die Tür des Fahrradabteils ging nicht auf; also musste das Tandem durch den engen Abteilwagen bis zur nächsten Tür bugsiiert werden.

Salzburg kannten wir schon, also ging es direkt weiter. Wir fuhren schon leicht ansteigend 30 Kilometer an der Salzach entlang bis zur ersten Unterkunft in Golling.

Am nächsten Morgen hatte sich der nächtliche Regen verzogen, sodass wir bei herrlichem Radwetter mit unserer eigentlichen Tour starteten. Zunächst ging es weiter an der Salzach entlang, dann, nach einem lauten, stinkigen Straßentunnel mit schmalen Radweg, durch das Gasteiner Tal. Langsam stellte sich das Alpenfeeling mit immer schönerem Bergpanorama ein. Und mit dem Pass Lueg bei Werfen hatten wir schon unsere erste Mini-Pass-Überquerung. Ab Hof Gastein wurde die Steigung langsam heftiger. Der tosende Wasserfall, der mitten durch Bad Gastein donnert, nötigte uns einen Fotostopp ab – und kostete wertvolle Minuten, wir wollten nämlich pünktlich den Zug an der Tauernschleuse bekommen. Der Zug unterquert im Shuttle-Verkehr den Kamm unter den hohen Tauern. Die letzten fünf Kilometer zum Bahnhof forderten von uns und vom

Brose-Motor das Letzte – mehrere Rampen mit ca. 15% waren bis oben zu überwinden. Eine Minute vor Abfahrt erreichten wir den Bahnhof und die wurde benötigt, um das Fahrradabteil zu finden.

Auf der anderen Seite erwartete uns eine rasante Straßen-Abfahrt. In der Gegenrichtung hätte sie aufgrund des Autoverkehrs weit weniger Spaß gemacht. Bis Spittal, unserem nächsten Ziel, war die Wegführung teilweise recht hügelig und in der Qualität „durchwachsen“. Bis Villach ging es über den gut ausgebauten, stark von Freizeiträdlern frequentierten Radweg (wir waren dort sonntags) an der Drau entlang. Kurz hinter Maglern passierten wir die Grenze nach Italien. Nach einem kurzen steilen Anstieg erreichten wir den schönsten Teil des „Ciclovio Alpe Adria“, die alte Bahnstrecke, auf der wir die nächsten 100 km bis Udine fahren konnten. Noch sind Teile der Strecke im Bau, aber das, was schon vorhanden ist, ist eine EU-finanzierte, perfekt ausgebaute Radautobahn mit Mittelstreifen. Auf gut asphaltiertem Weg gleitet man durch herrliche Landschaften über zahllose Brücken und durch gut beleuchtete Tunneln. Nur dort, wo die Bahntrasse noch nicht ausgebaut ist, wird es manchmal recht abenteuerlich – Treppe mit Schieberampe und Senke mit ca. 20% Gefälle/Steigung eingeschlossen.

Die Strecke von Udine nach Grado ist ziemlich flach und führt oft an stark befahrenen Straßen entlang – im Prinzip alles, was uns bei der Hitze nicht so begeisterte. Davon einmal abgesehen, beeindruckt auf halber Strecke die alte Festungsstadt Palmanova. Selbst der Straßen„ring“ rund um die Stadt hat die Form der neunackigen Festungsmauer, und der zentrale „Piazza Grande“ macht seinem Namen alle Ehre. Ein Blick bei Google Earth zeigt, was wir meinen.

Kaum zu glauben: in drei Tagen waren wir von Golling (30 km südlich von Salzburg) ans Mittelmeer geradelt.

Aufgrund der Hitze verwarfen wir unseren ursprünglichen Plan eines Abstechers nach Venedig und machten uns nach einem erholsamen Ruhetag auf den „Rückweg“. Quer durch das venezianische Hinterland stießen wir bei Vittorio Veneto auf den Fernradweg München/Venedig (für uns Venedig/München). Gleich hinter Vittorio Veneto verließen wir die Ebene und radelten auf meist kleinen Straßen in Richtung Dolomiten, die Autobahn häufig hoch über uns. Das Klima wurde wieder angenehmer. Hier erwischten uns leider gleich mehrfach Baustellen – ausgeschilderte Umleitungen fehlten. Bei einer informierten uns schon weit vorher entgegenkommende Radler, dass wir trotz Verbot einfach durchfahren sollten. Eine Umfahrung wäre ein großer Umweg über die Bundesstraße mit vielen zusätzlichen Höhenmetern gewesen. Ein anderes Mal mussten wir umdrehen, weil eine Brücke fehlte – das kostete uns zwei Stunden und jede Menge Nerven. Später, an der Brenner-Nordseite mussten wir feststellen, dass es die Österreicher auch nicht besser machen.



Venedig-Münchn
bei Solvenzone

Vor Pieve di Cadore gab es bei schöner Aussicht auf einer autofreien Straße einen größeren Anstieg in Serpentina. Dann ging es auf dem „langen Weg der Dolomiten“, einer alten Bahnstrecke, vorbei an Cortina d'Ampezzo und über den Pass Cimabanche quer durch die Dolomiten nach Toblach. Das war zusammen mit dem italienischen Bahnradweg des Alpe-Adria-Weges der schönste Teil unserer Reise. Auf meist guten Radwegen fährt man direkt an den riesigen Dolomitenfelsen entlang. Der Pass Cimabanche war dann auch mit 1530 m der höchste Punkt unserer Tour. Ab Toblach führt die Strecke hervorragend ausgebaut durch das Pustertal, man gleitet nur so dahin.

Nach einem Stopp in der schönen Altstadt von Sterzing ging es an den letzten Pass, den Brenner. Wir hatten bewusst diese Richtung für unsere Tour gewählt, da die Auffahrt auf italienischer Seite weitgehend auf einer alten Bahntrasse verläuft, auf der österreichischen dagegen teilweise auf der Brenner-Bundesstraße. Die Entscheidung war genau richtig: Von kurzen Rampen abgesehen, war der Anstieg zum Brenner sehr angenehm zu fahren. Die Bundesstraße und Autobahn sahen wir meist nur von Ferne. Kurz vor der Passhöhe war häufig ein lautes Knattern zu vernehmen – der „Öztaler Moped-Marathon“ mit 1500 teilweise historischen Mopeds war nicht zu überhören. Oben auf der Passhöhe freuten wir uns dann auf die Abfahrt über 800 Höhenmeter nach Innsbruck – das war etwas verfrüht. Nach den ersten 17 Kilometern meist rasanter Abfahrt auf der Bundesstraße, wurden wir jäh enttäuscht. Der Radweg verläuft noch mit vielen Zwischenanstiegen hoch über der Brenner-Bundesstraße und -Autobahn. Die Aussicht war dafür beeindruckend. Zwischendurch gab es die bereits erwähnte Straßensperrung, unmittelbar nach einem schweißtreibenden Anstieg, die ausdrücklich auch für Radfahrer galt – zum Glück nur am Vormittag und wir waren erst nachmittags da. Eine Alternative hätte es nicht gegeben. Die Bundesstraße verlief 200 m tiefer auf der anderen Seite des Tales. Zum Schluss gab es doch noch eine herrliche Abfahrt nach Innsbruck. Zum Glück mussten wir die nicht in der Gegenrichtung fahren.

Ab Innsbruck war eigentlich nichts Genaueres außer dem Fernziel Stuttgart geplant. Wir entschieden uns nach einem Ruhe- und Regentag das Inntal bei Telfs Richtung Leutasch zu verlassen. Die 600 Höhenmeter auf sieben Kilometer waren mit dem E-Tandem gut zu bewältigen. Weiter ging es über Mittenwald und Garmisch mit einer kleinen Mountainbike-Einlage zum Plansee. Da ein Wetterschwung drohte, beschlossen wir, keine weiteren Umwege mehr zu fahren. So gab es hinter Reutte doch nochmal einen allerletzten Pass – den Gaichtpass ins Tannheimer Tal. Durch das Tal führte ein



Dolomiten bei Vodo di Cadore

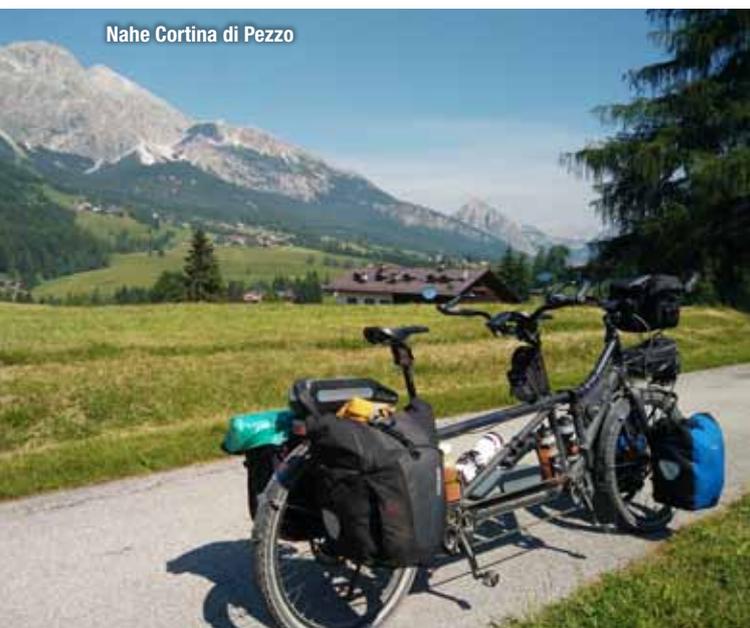


Netter Hinweis!

wunderschöner Radweg, den wir dann kurz vor Tannheim für eine flotte Abfahrt nach Pfronten verließen.

Der Rest ist schnell erzählt: Von Oy-Mittelberg ging es in zwei Tagen direkt nach Stuttgart. Am letzten Tag erwischte uns dann doch noch für eine Stunde etwas Regen – zum ersten Mal auf der gesamten Tour.

Renate und Cornelius Gruner

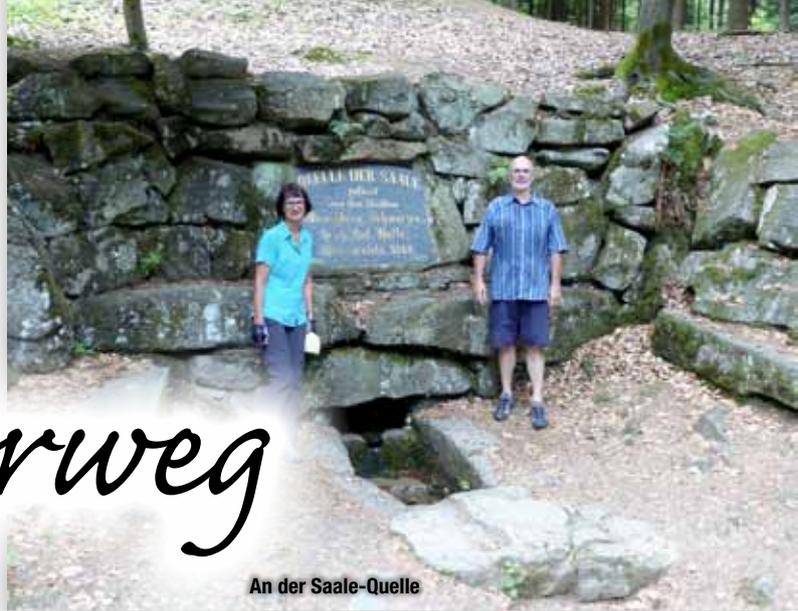


Nahe Cortina di Pezzo

UNSER FAZIT:

Sowohl der Alpe-Adria- als auch der Venedig-München-Radweg sind wunderschöne relativ einfache Transalpen-Strecken, die häufig auf teils spektakulären alten Bahntrassen mit Tunneln und Brücken verlaufen. Der Alpe-Adria erreicht durch die Tauernschleuse nur eine Höhe von 1200 m. In den Dolomiten steigt der Weg auf 1530 m an. Beide Strecken sind meist ausgeschildert. Leider gab es aber mehrfach Baustellen ohne Umleitungen. Durch die Kombination beider Strecken haben wir uns eine aufwändige Rückreise aus Italien gespart. Allerdings war die Verbindungsstrecke nicht so optimal. Bei großer Hitze mussten wir teilweise auf größeren Straßen fahren. Ansonsten war das Wetter traumhaft, nur Sonne, manchmal etwas heiß, Regen fast nur am geplanten Ruhetag und nachts. Gefahren sind wir an zehn Radltagen 1200 Kilometer mit ca. 12000 Höhenmetern.

Der Saale- Radwanderweg



An der Saale-Quelle

Ich erinnere mich nicht mehr genau, aber es war 1994 oder 1995, dass ein neuer Radweg an der Saale intensiv beworben wurde. Mein Interesse war schnell geweckt. Nach den Eindrücken von 1996 – eine großartige Landschaft, die riesigen Tal-sperrern, gleichwohl natürlich noch viel Original-DDR, zwar neue Schilder, aber schlechte Wege – hatte ich immer im Hinterkopf, diesen Radweg unbedingt noch einmal zu fahren. Bei der Planung des Sommerurlaubs 2017 kam der Saale-Radweg zum Zuge.

Die Saale entspringt in etwa 700m Höhe am Nordhang des großen Wandsteines im bayerischen Fichtelgebirge und mündet südöstlich von Magdeburg bei Barby auf 50m über NN am Elb-kilometer 291 in die Elbe. Sie ist mit 413km der zweitlängste Nebenfluss der Elbe. Schwarza, Ilm, Unstrut, Wipper und Bode gehören linkerseits, Orla und Weiße Elster rechterseits zu ihren wichtigsten Zuflüssen.

Die Urlaubsreise begann mit einer durch die Bahn bedingten Erschwernis: Susanne las zum Glück am Vorabend in der Zeitung, dass die Bahnstrecke über Nürnberg wegen der Entgleisung eines Güterzuges gesperrt war. So konnten wir noch rechtzeitig eine andere Route ausfindig machen – am Morgen auf dem Bahnhof hätten wir dumm ausgesehen. Es bedeutete allerdings Abfahrt um 7 Uhr ab Stuttgart Haupt-bahnhof. So gab es zuhause kein Frühstück, sondern Café-to-go und Brötchen am Bahnhof. Mit einer Verbindung, welche die Bahn-App eigensinnigerweise nicht anbot, kamen wir über Würzburg gegen 12 Uhr in München, nordöstlich von Bayreuth, an. In München muss man sich zunächst mit Karte oder Navigationsgerät orientieren. Bald ist aber ein Radweg zu der zwischen Walpenreuth und Zell im Fichtelgebirge gelegenen Saale-Quelle ausgewiesen. Nur der letzte Kilometer hinter Zell

im Wald ist sowohl von der Wegebeschaffenheit als auch von der Steigung her, zumindest mit beladenen Rädern, etwas beschwerlich.

Wir fuhren nach der Besichtigung der eingefassten Quelle nach Zell zurück. Kurz hinter Zell biegt der Saale-Radweg dann von der Straße, die wir gekommen waren, rechts ab. Nach einigen Kilo-metern überquerten wir erstmals den kleinen Bach, der da als „Sächsische Saale“ bezeichnet wird. Diese Bezeichnung verwundert zunächst, fließt doch der Fluss an keiner Stelle durch das heutige Sachsen. Die Bezeichnung findet sich auch nur an ihrem Verlauf in Bayern. Sie wurde eingeführt, um die Saale im bayerischen Teil von der kleineren Fränkischen Saale zu unterscheiden.

Bei sonnigem Wetter gelangten wir am Fuß des Fichtelgebirges auf einem gut beschilderten und schön geführten Weg über Schwarzenbach an der Saale nach Hof, unserer ersten Station. 55 Kilometer und 560 Höhenmeter lagen hinter uns. Nach einem Rundgang durch die Stadt konnten wir im Gasthof Rose, dem ältesten Gasthof in Hof, sehr gut zu Abend essen.

Am nächsten Tag fuhren wir bei zwar immer wieder weißen Wolken am Himmel, aber letztlich schönstem Wetter eine recht anstrengende Tour durch eine wunderbare Landschaft. Von Hof geht es zunächst in Sichtweite des größer werdenden Flusses über Joditz bis Lamitz. Jetzt muss ein Höhenrücken überwunden werden – die Saale war hinter Lamitz bis Blankenberg ehemals Grenzfluss zwischen der BRD (Bayern) und der DDR, daher gibt es dort bis heute keinen (Rad-)Weg. Nach Hirschberg geht es steil hinunter zur Saale. Der Radweg bleibt dann bis Blankenberg auf bayerischer Seite. In Blankenberg kommt der Radfahrer an einem Wander-wegekreuz vorbei, an dem mehrere Fernwanderwege zusammen-treffen, u. a. Rennsteig, Kammweg Erzgebirge-Vogtland und der Fränkische Gebirgsweg.



Bleichlichtalsperre



Steinerne Rose

Hinter Blankenberg wechselt der Radweg dann nach Thüringen. Über Harra kamen wir nach Saaldorf und waren da schon am ersten Aufstau der Saale, der Bleilochtalsperre, die mit über fünf Millionen Kubikmetern Wasser die größte deutsche Talsperre ist. Die Bleilochtalsperre ist die erste von fünf hintereinander geschalteten Talsperren, die als Saalekaskade bezeichnet werden:

- Bleilochtalsperre
- Talsperre Burgkhammer
- Talsperre Walsburg
- Hohenwartetalsperre
- Talsperre Eichicht

Die Talsperren wurden in den 1930er und 1940er Jahren gebaut, um die Schifffahrt auf der Elbe durch Zuschusswasser auch bei geringem Wasserstand zu ermöglichen. Heute dienen sie hauptsächlich der Energiegewinnung, aber auch dem Hochwasserschutz am unteren Lauf der Elbe und der Naherholung. Die Saalekaskade ist etwa 80 Kilometer lang und weist einen Höhenunterschied von 170 Metern auf.

Da die Talsperren einfach geflutete Täler sind – in der Regel mit ganz kleinen Staumauern – kann man in diesem Bereich meist nicht direkt am Wasser entlangfahren. Von Saaldorf aus ist so eine langgezogene Steigung durch den wunderschönen Saalwald zu bewältigen, anstrengend, weil leider auf einer Schotterpiste. Die Abfahrt auf einem asphaltierten Weg ist durch Querrinnen – das Wasserablaufproblem hätte man intelligenter lösen können – ebenfalls beschwerlich. Kurz vor Saalburg hat man dann von einem Seitental aus einen tollen Blick auf die Talsperre. In Saalburg gab es direkt am Stausee eine Kaffeepause.

Hinter Saalburg fährt man dann in Sichtweite zum Wasser. Bald verläuft der Radweg auf einer ehemaligen Bahntrasse und ist bester Qualität. Vor Gräfenwarth lohnt es sich, kurz abzusteigen und ein paar Meter hochzusteigen, um die Steinernerose anzuschauen. Steinernerose ist die umgangssprachliche Bezeichnung für ein Naturdenkmal. Es besteht aus einem Pikrit, der im Mittleren Devon, also vor etwa 390 Millionen Jahren, als untermeerisch ausgeflossener Lavastrom entstanden ist. Die aus dem Meeresboden austretende Lava bildete kissenartige Körper, die aufgrund der Sedimentation von Tonschlamm vor Beginn, während und nach Ende des Vulkanismus heute von Tonschiefer umschlossen sind. Die Lavakissen besitzen einen inneren Aufbau aus konzentrischen Schalen, der durch die natürliche Verwitterung herauspräpariert wird, wodurch sie die Gestalt einer aufblühenden Rosenknospe erhielten.

Der Radweg verläuft weiter auf der alten Bahntrasse, ist aber ganz neu trassiert. Nach einer entspannten Fahrt kommt man zu dem schönen Saaleturm hoch über der Staumauer der Burgkhammer-Talsperre. Wir erstiegen den Turm und hatten von dort einen fantastischen Blick über das Saale-Tal und konnten vom Turm aus das über der Staumauer der Burgkhammer-Talsperre liegende Schloss Burgk richtig gut sehen. Nach der Besichtigung von Schloss Burgk konnten wir wieder auf einem neuen Stück des Radwegs fahren. Teilweise an der Talsperre Walsburg entlang kamen wir über Walsburg nach 78 km und 1100 Höhenmetern in Ziegenrück, unserer zweiten Station an. Das Hotel in dem ansonsten ziemlich verlassenem Ort war gut.

Hinter Ziegenrück kann man nicht direkt am Ufer der Hohenwartetalsperre fahren. Das bedeutete am nächsten Morgen, noch nicht warmgefahren, eine gewaltige Steigung zu bewältigen. Bei schönstem Wetter – es war sehr heiß – hatten wir dann auf der Höhe einen wunderbaren Blick über die Thüringer Landschaft. Nach der ebenso steilen Abfahrt nach Linkenmühle setzt man mit der



Fähre über die Hohenwartetalsperre, hier schon ein richtiges kleines Meer, über. Die Hohenwartetalsperre imponiert insgesamt mehr als Stausee als die Bleilochtalsperre, da das geflutete Tal hier wesentlich breiter ist. Nach der Überfahrt folgt gleich noch einmal ein gewaltiger Anstieg. An der Staumauer der Hohenwartetalsperre kann man die Rohre des Pumpspeicherkraftwerks sehen; auf der Höhe liegt Hohenwarte II, ein kleiner dafür angelegter See. An der jetzt folgenden Talsperre Eichicht entlang verläuft der Weg bis zu deren Staumauer und dann, noch einmal mit einigen knackigen Anstiegen, bis Saalfeld, wo es in der schönen Innenstadt eine verdiente Pause gab. Von Saalfeld ist es nicht weit nach Rudolstadt. Schon vor der Stadt, dann aber auch von der ebenfalls schönen Innenstadt aus, sieht man Schloss Heidecksburg über der Stadt liegen. Über Uhlstädt, wo wir in einem Gasthof einen Thüringer Kuchenteller (viele kleine Kuchenstücke, alles selbst gebacken und sehr lecker) zum Kaffee serviert bekamen, gelangten wir nach Kahla, unserer dritten Station. Nach den 85 Kilometern und 980 Höhenmetern bei strahlend blauem Himmel, aber auch großer Hitze waren wir ziemlich erschöpft. Der Rundgang durch die Stadt war eher ernüchternd. Ein ganz kleiner restaurierter Kern der ehemaligen Porzellanstadt ist umgeben von Trostlosigkeit. Einen Lebensmittel laden mussten wir lange suchen, und zum Essen steuerten wir schließlich mangels Alternativen den Ratskeller an.

Ab Kahla verläuft der Radweg meist in Sichtweite der Saale – und dies ohne nennenswerte Steigungen. Das Wetter war weiterhin fantastisch. Durch eine schöne Parkanlage führen wir nach Jena hinein, wo wir die Räder durch die Innenstadt schoben. Einige Kilometer hinter Jena sieht man schon von weitem linkerhand die Dornburger Schlösser auf dem Felsen über Dornburg liegen. Hinter Camburg erscheinen dann rechterhand Burg Saaleck und die Rudelsburg. Man kann auf der Straße an der Saale weiterfahren. Wir entschlossen uns jedoch, auf dem offiziellen Weg, der über die Rudelsburg führt, zu bleiben. Zur Burg Saaleck kommt man nur zu Fuß. In der Rudelsburg gibt es eine sehr schöne alte Gaststätte, wo wir im Hof der Burg Kaffee trinken konnten. Von der Burgmauer aus hat man einen tollen Blick über das Saaletal. Im Innenhof der Burg fanden wir auch eine Erinnerung an Franz Kugler, den Verfasser des Liedes „An der Saale hellem Strande“, wobei sich uns nicht erschlossen hat, wo es an der Saale einen hellen Strand gibt. Nach einer wegetechnisch etwas abenteuerlichen Abfahrt an die Saale zurück kamen wir bald nach Bad Kösen, wo das größte Gradierwerk Deutschlands zu besichtigen ist. Die vermutlich auch besichtigungswerte Köseener Spielzeug Manufaktur ließen wir aus. Bad Kösen zählt schon zu Naumburg, das unser Tagesziel war. Wenn man auf der rechten Saaleseite – und nicht auf dem offiziellen Radweg – bleibt, kommt man an dem ehemaligen Zisterzienserkloster Schulpforta vorbei, in dem die alte und bekannte Internatsschule Schulpforta beheimatet ist, deren vielleicht berühmtester Schüler Friedrich

Nietzsche war. Für eine Besichtigung kamen wir leider etwas zu spät. Wenn man das Rad durch den Klostergarten schiebt, kommt man durch eine kleine Pforte an die Kleine Saale, die direkt in die Stadt Naumburg führt, während die eigentliche Route interessanterweise Naumburg rechts liegen lässt. 72 Kilometer waren es an diesem Tag.

In Naumburg war ein Pausentag vorgesehen und der tat richtig gut. Noch am Abend der Ankunft konnten wir von unserem zentral gelegenen Quartier auf dem Weg zum Abendessen einen Teil der Innenstadt erkunden. Nach einem gemütlichen Frühstück bekamen wir eine Führung im Naumburger Dom für uns ganz alleine. Nach der anschließenden Besichtigung der Wenzelskirche und einer Kaffeepause mit Kartenschreiben stand noch der Besuch des Nietzsche-Hauses auf dem Programm.

Die fünfte Etappe unserer Tour, weiterhin bei tollem Wetter, war weitgehend flach. Nach Weißenfels mit dem Schloss Augustusburg streiften wir Leuna. Während bei der Wegeführung 1996 noch einiges von dem alten DDR-Chemiekombinat zu sehen war, ist der Weg jetzt so geführt, dass man davon eigentlich nichts mehr sieht. Kurz hinter Leuna kamen wir nach Merseburg mit dem eindrucksvollen Schloss und dem darin integrierten Dom. Den Dom – ähnlich großartig wie der Naumburger Dom – besichtigten wir von innen und das Schloss von außen. Die abschließende Einfahrt nach Halle ist nicht so sehr schön – eben Großstadt. Ein Quartier hatten wir in der neuen Jugendherberge gebucht, die in einem alten, toll restaurierten Schulgebäude 2015 eröffnet wurde. Es erwies sich im Nachhinein als sehr gut, dass wir an diesem Tag eine kurze Etappe hatten (65 km). Am Abend gingen über Halle – und wohl nicht nur dort – heftige Gewitter nieder, deren Folgen wir an den nächsten Tagen auf dem Weg noch sehen sollten. Das Wetter konnte uns nicht abhalten, in Halle, wo wir schon öfter waren, bekannte Stätten zu besichtigen – den Markt mit der berühmten Marktkirche, das Händel-Haus, die Moritzburg u. a. m. Auch das älteste Haus von Halle, das wir bislang nur eingerüstet kannten, war mit seinem schönen Fachwerk zu bewundern.

Auch die sechste Etappe war mit 63 km eher kurz. Dafür gab es aber zunehmend heftigen Wind, zum Teil von vorne. Morgens war der Himmel noch bedeckt, doch gegen Mittag kam die Sonne heraus. Die Strecke führt durch eine sehr schöne Landschaft, aber auch durch teilweise trostlose Ortschaften. Schon weit vor Bernburg sieht man dann vom Saaleufer aus das beeindruckende Bernburger Schloss, das hoch über dem Fluss auf einem Felsmassiv steht. Bei unserem



Thüringer Kuchenteller

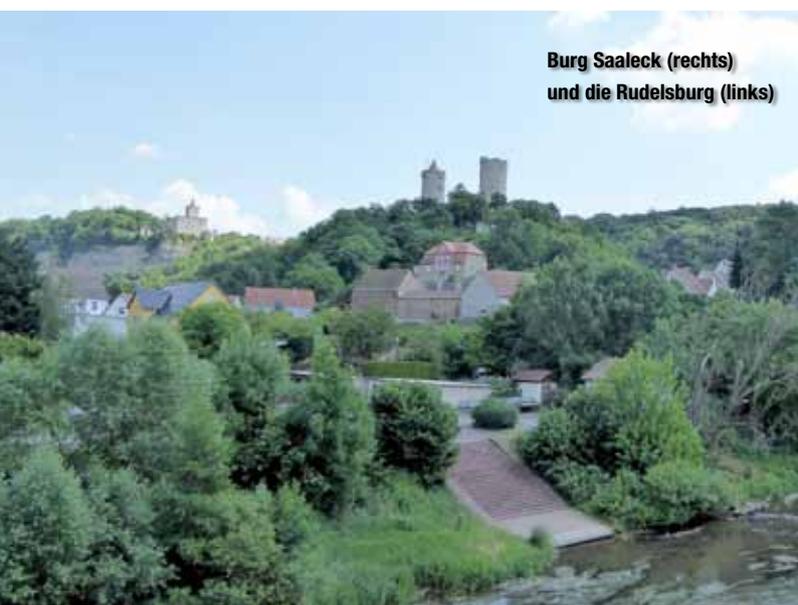
abendlichen Stadtrundgang besichtigten wir zunächst das Schloss (zum Teil eingerüstet) und dann die Talstadt, die auf Höhe der Saale liegt. Neben einigen Kirchen, dem schönen Kurpark und einer ehemaligen Klosteranlage ist dort noch eine alte Flutbrücke zu besichtigen. Nach dem Abendessen am Marktplatz der ansonsten ziemlich verlassen Talstadt stellten wir dann auf dem Heimweg in unser Quartier in der Bergstadt (auf Höhe des Schlosses) fest, dass sich dort das städtische Leben abspielt (Geschäfte, Lokale usw.).

Bis zur Mündung der Saale in die Elbe waren es nach Bernburg nur noch knapp 40 km. Das am Weg liegende Kloster Nienburg, von dem eigentlich nur noch die Kirche existiert, war leider nicht zugänglich. In Barby konnten wir, da es sehr trocken war, bis an die Mündung fahren.

Der Saale-Radwanderweg ist wohl der Fluss-Radweg in Deutschland mit den meisten Höhenmetern (etwa 3300 Höhenmetern). Diese sind überwiegend bei den ersten drei Etappen zu bewältigen. Wer dies nicht scheut, kann auf den 430 Kilometern von der Quelle bis zur Mündung eine tolle Landschaft erleben und viele Sehenswürdigkeiten bewundern. Der Saale-Radwanderweg ist aus unserer Sicht empfehlenswert.

Noch ein Hinweis: Sowohl die im Internet angebotenen GPX-Daten als auch der im TourExplorer angebotene Track entsprechen nicht dem ausgeschilderten Weg; es gibt zum Teil erhebliche Abweichungen. Das Gleiche gilt für den Bikeline-Führer, 6. Auflage von 2011; bei dem Bikeline-Führer liegt allerdings eine 8. Auflage von 2016 vor. Wir haben die aktuelle Strecke aufgezeichnet und stellen sie gerne zur Verfügung.

Susanne Stutz und Paul-Werner Schreiner



**Burg Saaleck (rechts)
und die Rudelsburg (links)**



Bernburger Schloss

ADFC-Familientouren

Von der Sonne verwöhnt



Im Travertinpark

Zwei Familientouren des ADFC Stuttgart im Sommer 2017

Die erste Radtour am 28. Mai war die „Neuaufgabe“ einer Tour des vorigen Jahres, die damals bei winterlichen Temperaturen nur die Tourenleiter zum Radeln verlockte. Doch es geht auch ganz anders.

Das Thermometer zeigte bei wolkenlosem Himmel fast 30° C, als sich eine große Schar von Kindern und Erwachsenen zur Kraxlalm-Tour an der S-Bahn-Haltestelle Weilimdorf traf. Die Strecke verlief zunächst fast eben bis Ditzingen, dann stieg der Weg ohne Schatten stetig bis Höfingen an. Die erste große Pause fand auf dem Spielplatz am Waldrand bei Gebersheim statt und tat allen gut. Die Kinder hatten wieder genügend Energie zum Toben und die Großen Zeit zum Reden. Eine gute halbe Stunde dauerte die nächste Etappe durch den Wald zur Kraxlalm beim Freizeitpark Rutesheim. Nach einem leckeren Essen im Biergarten wurde zu den Golfschlägern gegriffen. Die meisten versuchten sich an den 18 Bahnen des Spielgolfs, einer Variante des Minigolfs mit größeren und abwechslungsreicheren Bahnen.

Danach folgte der entspannendste Teil der Tour mit einer langen Abfahrt durch den schattigen Wald bis Silberberg und weiter entlang des Glemsmühlenradwegs nach Leonberg. Hier verabschiedete sich die erste Familie und fuhr mit der S-Bahn zurück. Alle anderen radelten über den Fasanengarten zurück zum Löwenmarkt in Weilimdorf, wo die Tour mit einem erfrischenden Eis endete.

Einen ganz anderen Akzent setzte die zweite Familientour am 23. Juli. Wieder herrschten sommerliche Temperaturen. Doch diesmal wurden Stationen der Stuttgarter Technikgeschichte erradelt.

Von Feuerbach aus ging es über den Pragsattel zum Hallschlag, vorbei am jüdischen Friedhof und durch das Römerkastell, zwei Orte, die viele der Teilnehmer noch nicht kannten.

Nicht weit entfernt, oberhalb des Kraftwerks Münster, liegt der Travertinpark, ein Landschaftspark, der Industriegeschichte aus der Zeit des Abbaus des Gesteins Travertin und seiner Bearbeitung zeigt. Das Schotterbett der Industriebahn Münster-Cannstatt ist zu sehen, außerdem eine alte Kranbahn und andere Geräte zum Sägen des Travertins. Ein paar Meter weiter liegt der Steinbruch Haas, in dem bis 2007 Travertin abgebaut wurde.

Viele Spielplätze lagen am Weg und an einem – kurz nach Mühlhausen im Tal nach Zazenhausen – machten wir noch Pause. Dann ging es zwischen den Feldern stetig den Berg hinauf nach Kornwestheim.

Im Biergarten der Kornwestheimer Sportgaststätte machten wir Mittagspause, bevor unsere Führung durch das Lehrstellwerk Kornwestheim begann. Kennntnisreich und unterhaltsam wurde uns die Eisenbahntechnik rund um Weichen und Signale nahegebracht, vieles auch zum Ausprobieren und Anfassen. Auch für die Eltern war es ganz spannend, wie trickreich die Sicherungstechnik bei der Bahn schon vor über hundert Jahren in mechanischen Verriegelungen mit Schiebern und Schlüsseln in den Stellwerken umgesetzt war.

Es gab danach noch einen Aufenthalt auf dem Spielplatz gleich nebenan mit Spielelok und Pumprack. Dann ging es weiter zum Eis essen nach Stammheim. Ein paar letzte Kilometer auf ruhigen Wegen über Zuffenhausen nach Feuerbach, und wieder ging eine erlebnisreiche Tour in netter Gesellschaft zu Ende.

Das Besondere an dieser Familientour war auch, dass zum ersten Mal eine Flüchtlingsfamilie aus Stammheim mit einigen Freunden teilgenommen hat, um viele nicht alltägliche Seiten ihrer neuen Heimat zu entdecken. Vielen Dank an Ina und Matthias, die das vermittelt und organisiert haben!

Anette und Stefan Tumback



Lehrstellwerk Außengelände

Von Staub und Staffeln

Das Leben als Foodora-Kurier in Stuttgart

Wer sich im Zentrum von Stuttgart aufhält, dem werden sie schon aufgefallen sein, die Radfahrer mit den pinken Jacken und T-Shirts, die entweder auf dem Rücken oder am Fahrrad montiert eine meist ebenfalls pinke Transportbox mit sich führen. Dabei handelt es sich um sogenannte Rider von Foodora, die Essen bei etablierten Restaurants der Stadt abholen und dieses in Thermotaschen verpackt zum Kunden nach Hause liefern. In Stuttgart ist Foodora seit Herbst 2015 aktiv und hat inzwischen rund 150 Rider auf den Straßen.

Vor allem abends und an den Wochenenden vergeht oft keine Minute, in der man nicht mindestens einem Rider auf seinem Fahrrad, E-Bike oder E-Roller begegnet. Darin liegt nämlich ein weiterer Unterschied zu den klassischen Lieferdiensten: Foodora kommt ohne Autos aus. Stattdessen werden hauptsächlich Fahrräder und E-Bikes eingesetzt, die durch einige wenige E-Roller ergänzt werden, um besonders weit entfernte, oder speziell in Stuttgart besonders hoch gelegene Adressen zu beliefern. Das macht zum einen die Arbeit für uns Rider als auch für Foodora flexibler, da die Rider größtenteils mit ihren eigenen Rädern und eigenem Smartphone auf Tour gehen. Zum anderen entlastet es Umwelt und Straßen – jeder pinke Rider bedeutet so potentiell ein Auto weniger auf unseren Straßen.

Im Folgenden möchte ich ein wenig aus meinem Arbeitsalltag erzählen und dabei speziell darauf eingehen, wie es ist, in Stuttgart Waren per Fahrrad zu transportieren – welche Besonderheiten und Herausforderungen die Stadt dabei für einen Rider parat hält und wie man das Leben der Radfahrer in der Landeshauptstadt verbessern könnte.

Mein Name ist Hans, ich bin 26 Jahre alt und fahre seit etwa sieben Monaten für Foodora auf meinem schon etwas in die Jahre gekommenen, aber noch immer prima funktionierenden Centurion Cross-Rad durch Stuttgart. Die Entscheidung, mich bei Foodora zu bewerben, habe ich bewusst getroffen, da ich im Winter auf der Suche nach einem flexiblen Nebenjob war, mit dem ich mir ein wenig Geld dazuverdienen konnte, während ich an meiner Bachelorarbeit arbeitete. Außerdem sollte der Job es mir ermöglichen, mich sportlich zu betätigen und, wenn möglich, an der „frischen Luft“ zu sein, da ich befürchtete, sonst keine Zeit mehr hierfür zu finden.

Die Bewerbung per Website war denkbar einfach. Nach einem kurzen Test, ob ich denn tatsächlich Rad fahren könne, sowie einer kurzen Einführung bekam ich pinke Oberbekleidung für diverse Wetterlagen und meine Rucksackbox ausgehändigt, sodass meiner ersten Schicht nichts mehr im Wege stand. Eine Schicht bei Foodora läuft im Grunde immer gleich ab und ist schnell erklärt. Zur im Dienstplan stehenden Zeit findet man sich im Zentrum Stuttgarts ein und loggt sich in der speziell für die Rider entwickelten App ein. Damit ist man für das System als verfügbarer Fahrer erfasst und bekommt innerhalb weniger Minuten einen Auftrag zugeteilt, d. h., man erfährt, bei welchem Restaurant das nächste Essen abzuholen ist. Hat man dieses dann vom Restaurant erhalten, im Rucksack verstaut und mit flexiblen Schaummatten gegen Verrutschen oder Umkippen beim Transport gesichert, gibt man der App entsprechend Bescheid und erhält im Gegenzug die Adresse der zu beliefernden Person. Vor Ort wird das Essen dann an der Wohnungstür überreicht, man wünscht guten Appetit und freut sich eventuell über Trinkgeld. Dann beginnt das Spiel von vorn – so lange, bis das Ende der Schicht erreicht ist. Da bei Foodora ausschließlich online gezahlt werden kann, reicht es, sich voll und ganz aufs Fahren zu konzentrieren.

Das ist in Stuttgart auch nötig, denn kaum eine andere Stadt (die ich kenne) ist derartig unattraktiv für Radfahrer. Zwar sind hier und da erste Schritte erkennbar, die Hoffnung auf eine bessere Zukunft machen, aber es gibt eben auch viele Stellen und Strecken, die mit dem Fahrrad nur über gefährliche und dreckige Hauptstraßen oder größere Umwege erreicht werden können.

Das offensichtlichste Problem für Rider in Stuttgart aber ist die Lage. Der Kessel bedeutet, dass man schon von Glück sprechen muss, wenn man eine Lieferung abschließen kann, ohne dafür bergauf bzw. bergab fahren zu müssen. Foodora kompensiert dies im Vergleich mit anderen Städten zwar mit insgesamt kürzeren Strecken, dennoch ist es keine Seltenheit, die Strecke zwischen der Stadtmitte und Schwabstraße innerhalb einer Stunde mehrmals zurücklegen zu müssen. Ebenso gibt es einige Straßen, die dank ihrer Hanglage nur über lange Wege oder Staffeln zu erreichen sind. Als Beispiel hierfür kann man etwa die Alexanderstraße im Süden sowie deren weiter oben am Hang gelegenen Parallelstraßen nennen. Oft muss man hier abwägen, ob es sich lohnt, das Rad unten stehen zu lassen und nur mit dem Rucksack eine Staffeln zu erklimmen oder doch die Fahrt außenherum schneller ist. Den Fehler, Fahrrad und Rucksack die Staffeln nach oben zu tragen, machen die meisten Rider jedoch nur ein Mal.



Mit der Kessellage einher geht auch der steigende Verschleiß an den Bremsen – in meinen knapp sieben Monaten bei Foodora bin ich inzwischen mit dem vierten Satz Bremsklötze unterwegs. Generell muss man sich bewusst sein, dass das Rad bei Foodora ein Arbeitsgerät ist und dass eventuell schlecht gewartete Teile Schwachstellen sind, die im täglichen Kuriereinsatz schnell auffallen. So habe ich inzwischen auch beide Räder mit „unplattbaren“ Mänteln bestückt, nachdem ich an zwei aufeinanderfolgenden Sonntagen jeweils mit plattem Reifen meine Schicht abbrechen musste.

Ein weiterer Punkt, der Stuttgart auszeichnet, sind die Baustellen: Beinahe überall wird in Stuttgart gebaut und nicht selten muss dafür der Verkehr umgeleitet oder gar eine provisorische Kreuzung eingerichtet werden. Meistens passiert dies aber ausschließlich mit Blick auf den Pkw-Verkehr und zwingt Radfahrer damit entweder auf die stark befahrenen Hauptstraßen oder zu größeren Umwegen.

Die besten Beispiele hierfür befinden sich derzeit natürlich in der Nähe des Hauptbahnhofs mit den Baustellen rund um S21. Wer beispielsweise auf Höhe des Planetariums die B14 überqueren möchte, der hat schlechte Karten. In diesem Fall bleiben lediglich die Möglichkeiten, stadtauswärts bis ans Neckartor oder stadteinwärts bis an die Oper zu fahren. Ebenso ist das Europaviertel momentan nur über die Heilbronner Straße, oder die Wolframstraße zu erreichen, von denen keine das Prädikat „Luft, die man atmen möchte“ erhält – bei der einen ist man von Abgasen, bei der anderen vom Staub der nahegelegenen Baustelle geplagt.

Ähnlich, wenn auch ganz ohne Baustellen, verhält es sich mit der B27 Richtung Bopser: Wer eine Lieferung in die Hohenheimer Straße hat der muss wählen zwischen dem engen und viel benutzten Bürgersteig, der obendrein noch in regelmäßigen Abständen beparkt ist, und den engen Fahrspuren der Hauptstraße, wo man bergauf auf dem Rad ein nicht unerhebliches Hindernis für den Verkehr darstellt. All dies wird begleitet vom Geruch von verbranntem Diesel, was die Hohenheimer Straße zu einem der unbeliebtesten Ziele unter den Ridern macht.

An anderer Stelle zeigt Stuttgart jedoch auch wie es richtig geht: Seit die Tübinger Straße zu einer Fahrradstraße umgebaut wurde, fährt es sich hier entspannt und flott. Außerdem lässt sich toll beobachten, wie seit dem Rückzug der Pkw das Leben in diese



Straße zurückkehrt. Mehrere neue Cafés und Kneipen wurden hier seitdem eröffnet, und auch sonst ist es für Menschen wieder attraktiver geworden, sich hier aufzuhalten. Hoffentlich dringt dieser Trend auch bis zu den Stadtplanern und Entscheidungsträgern im Rathaus durch, und wir sehen in Zukunft noch andere Straßen, denen wieder Leben eingehaucht wird, indem Stuttgart fahrradfreundlicher wird.

An dieser Stelle nur eine persönliche Bitte an das zuständige Bauamt: Bitte hört auf, Radwege mit dieser roten Farbe zu markieren - denn wenn ich ausgerechnet auf dem Teil Straße, welchen ich benutzen soll, bei Nässe nicht mehr bremsen kann, ohne dass mir das Vorderrad wegrutscht, dann ergibt das für mich keinen Sinn.

Abschließend kann ich sagen, dass, auch wenn Stuttgart für Fahrräder nicht perfekt ist, ich hier noch immer gerne als Kurier arbeite, schon viele schöne Flecken entdeckt habe, mit Sicherheit auch noch weitere entdecken werde und es toll finde, so viele Kollegen in pink anzutreffen und mir dabei vorzustellen, dass jeder von ihnen einen stinkenden Pkw ersetzt. Wer also gerne Rad fährt, auch vor ein wenig Steigung oder Regen nicht zurückschreckt und auf der Suche nach einem flexiblen Nebenjob ist, dem kann ich Foodora nur wärmstens ans Herz legen, denn es macht wirklich Spaß und es hält tatsächlich fit.

Johannes Leitner



ADFC bietet Radaktionstage in Unternehmen an

Radfahren auf dem Weg zur Arbeit ist die ideale Vorsorge vor vielen unserer Zivilisationskrankheiten

Schon täglich eine halbe Stunde auf dem Fahrrad reduziert die Risiken, krank zu werden, erheblich. Sozusagen im „Vorbeiradeln“ werden Herz, Kreislauf, Muskeln und Gelenke trainiert! Trotzdem nutzen viele Stuttgarterinnen und Stuttgarter immer noch ihr Auto, um zur Arbeit zu kommen.

Der ADFC möchte dies ändern und hat darum verschiedene Aktionen rund um das Thema „Radpendeln“ gestartet. So bieten wir beispielsweise verschiedene Dienstleistungen für Unternehmen an, mit denen diese ihre Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer für das Rad begeistern können.

Einige Beispiele:

Im Rahmen von **Fahrradchecks** überprüfen wir die Räder der Beschäftigten auf Funktionsfähigkeit und Verkehrssicherheit. Wir **codieren** Fahrräder mit einem personalisierten Code, das schreckt Diebe ab und macht es der Polizei möglich, aufgefundene Räder den Eigentümern zuzuordnen.



In einem **Fahrradfahrsicherheitstraining** werden – nach einem Theorieteil – Übungen zum Spurhalten, zur Kurvenfahrt, zum Ausweichen und Bremsen gemacht. So werden die Beschäftigten fitter und sicherer auf dem Rad.



Am **Infostand** können sich die Beschäftigten über fast alle Fragen des Alltagsradelns informieren: die optimale Route zur Arbeit, geeignete Räder, Helme und Bekleidung und vieles mehr.



Geballtes Fachwissen liefern unsere Vorträge, beispielsweise zu den Themen: Radfahren und Gesundheit, Radverkehrssicherheit, Ergonomie.

Eine Steigerung des Radanteils auf dem Weg zur Arbeit bringt auch den Arbeitgebern zahlreiche Vorteile: mehr Leistungsbereitschaft, einen geringeren Krankenstand, mehr Motivation und Dynamik, geringere Mobilitätskosten und weniger Umweltbelastung. Ein guter Einstieg, um Beschäftigte zum Radfahren zu motivieren, sind Aktionstage. Diese können beispielsweise als Fahrrad-, Mobilitäts- oder Gesundheitstage gestaltet werden. Neben diesen Dienstleistungen für Unternehmen bietet der ADFC auch zahlreiche weitere Aktionen an, um mehr Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer rauf aufs Rad zu bringen. Gemeinsam mit der AOK veranstalten wir zum Beispiel jedes Jahr den Mitmachwettbewerb „Mit dem Rad zur Arbeit“. Wir beraten zudem Unternehmen, die fahrradfreundlich werden wollen und zeichnen besonders fahrradfreundliche Arbeitgeber aus. Sie finden, dass auch Ihr Arbeitgeber mehr Menschen aufs Rad bringen sollte? Dann freuen wir uns, wenn Sie sich bei uns melden. Wir beraten Sie gerne.

ADFC Baden-Württemberg
Sonja Lehmann
Telefon 0711 628999; Sonja.Lehmann@adfc-bw.de

Das NEUE Fahrradbüro

Bilanz nach einem knappen Jahr

Im November 2016 ist der ADFC Stuttgart mit dem Fahrradbüro umgezogen, die erste Halbsaison liegt hinter uns, Zeit für eine erste Bilanz.

Wer schon da war, wird es bestätigen, die Örtlichkeit ist deutlich schöner, netter, dazu ebenerdig und mit vielen netten Nachbarn (BUND, BUNDjugend, NABU, NAJU, VCD, Klima- und Umweltbündnis Stuttgart u. a. m.). Zwar haben wir deutlich weniger Lagerraum, aber das fällt im Alltag nur ins Gewicht, wenn es gilt, abends mehrere Räder aufzuräumen.

Für unsere Kunden ist es sehr angenehm, mit dem Rad direkt vorfahren zu können und dort in der Regel ohne Lärm und Angst zu parken. Einige Fahrrad-Codierungen haben wir bereits im Hof vor dem Schaufenster durchgeführt, deutlich leichter als in der Breitscheidstrasse, wo wir immer improvisieren mussten. Zusätzlich von Vorteil ist die Nähe der Werkstatt. Wenn es jetzt was zu Schrauben gibt, ist das nur ein Katzensprung, und Werkzeug muss nicht auch noch im Fahrradbüro zusätzlich vorhanden sein.

Seit einigen Wochen haben wir auch einen guten Kontakt zum vorderen Nachbarhaus, an dessen Seite der Einfahrt wir jetzt legal ein Hinweisschild zu den Öffnungszeiten anbringen dürfen. Im Frühjahr war der Besuch oft noch etwas dürrtig, aber das mussten wir erwarten, da die Passanten eben nicht mehr an unserem Büro vorbeikommen, sondern gezielt in den Hof hineingehen müssen. Wir werden auch noch den Versuch mit einem Hinweisschild machen.

Ein besonderer Höhepunkt war der letzte Neuentreff, bei dem wir mit Leckereien und vielen Getränken im Hof an Biertischgarnituren zusammensitzen konnten. Und natürlich freuen sich auch manche Mitarbeiter der Werkstatt, dass man vor, während oder nach dem Werkstattdienst mal kurz rübergehen kann.

Ein weiterer Vorteil sind die Nebenräume, ein Besprechungsraum, ein Saal, mehrere Toiletten, die wir für Veranstaltungen und Besprechungen bereits mehrfach nutzen konnten. Auch die verkehrstechnische Erreichbarkeit, zwei Minuten zu S-Bahn und Bus, eine Minute zur Radverbindung Hasenbergstraße, spricht deutlich für den neuen Standort.

Natürlich gibt's noch viel zu tun, aber wir bereuen nicht, dass wir den Schritt zum Umzug getan zu haben.

Besuchen Sie uns doch einfach mal!

Peter Beckmann, ADFC Stuttgart KV-Geschäftsführer



Das Fahrradbüro des ADFC Stuttgart

Anschrift: Umweltzentrum
Rotebühlstraße 86/1
70178 Stuttgart

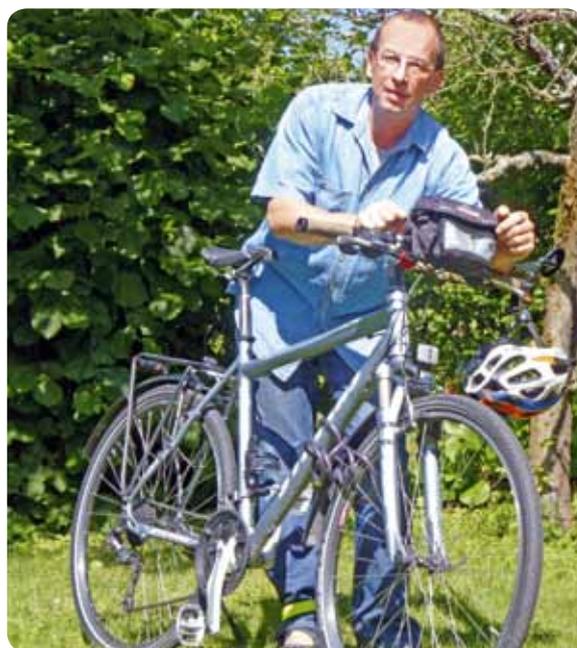
Telefon: 0711 6368637, 0152 07269031

Öffnungszeiten und Schließung

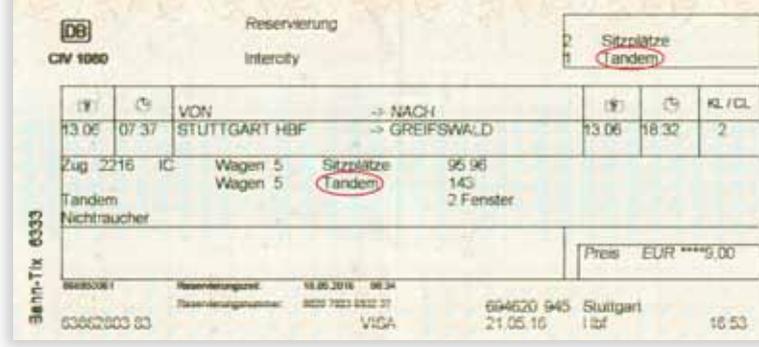
Mittwoch 14 bis 19 Uhr (April–Oktober)
14 bis 18 Uhr (Nov.–März)

Donnerstag 15 bis 18 Uhr

Ferien: 18. 12. 2017–5. 1. 2018



Peter Beckmann, ADFC-Kreisgeschäftsführer



Abendteuer Fahrradmitnahme

Schon die Fahrradmitnahme von „normalen“ Fahrrädern im Nahverkehr der Verkehrsverbünde und der Bahn kann zum Abenteuer werden. Unterschiedliche Tarife in den Verbänden – von kostenfrei über Kinderfahrtschein bis zur eigenen Fahrradkarte – und Ausschlusszeiten erfordern ein intensives Studium der jeweiligen Beförderungsbedingungen der Verkehrsverbünde. Wer z. B. mit dem Nahverkehrszug bis Ulm fährt, benötigt keinen Fahrtschein für das Fahrrad. Wer jedoch bis Neu-Ulm (Bayern) weiterfahren will, sollte tunlichst eine Fahrradkarte lösen.

Im Nahverkehr relativ einheitlich ist, dass die Mitnahme von Fahrrädern und Pedelecs unter Berücksichtigung von Ausschlusszeiten und soweit Platz ist (Kinderwagen und Rollstühle haben Vorrang) grundsätzlich in den Bahnen erlaubt ist. Bei Tandems und anderen „Sonderfahrrädern“ sieht das schon ganz anders aus. Hier wird die Mitnahme in der Bahn zum Lotteriespiel, in der das Zugpersonal schon mal zur Lottotafel mutiert.

Beispiele aus den Beförderungsbestimmungen einiger Verbände und Regionalanbieter:

- Stuttgart (VVS):
„... als Fahrräder gelten zweirädrige einsitzige Fahrräder...“
- München (MVG):
„... Fahrrädern, fahrradähnlichen Konstruktionen (z. B. Tandem, Dreirad)...“
- Rhein/Main (RMV):
„... als Fahrräder gelten einsitzige Zweiräder, Tandems sowie Fahrräder mit elektromotorischem Hilfsantrieb...“
- Rhein/Ruhr (VRR):
„... ein Fahrrad ist ein mit muskelkraft-betriebenes Radfahrzeug. Gleichgestellt sind ... Radfahrzeuge mit elektrischer Tretunterstützung...“
- Berlin/Brandenburg (VBB):
„... Tandems, dreirädrige Fahrräder ... sind von der Beförderung ausgeschlossen...“

- Mitteldeutsche Regiobahn (MRB):
„... Sonstiges, wie Tandems, Liege- und Dreiräder, Fahrradanhänger gelten nicht als Fahrrad...“
- Hamburg (HVV):
„... Tandems, Dreiräder, Lasträder und ähnliches sowie Krafträder können nicht mitgenommen werden...“

Das ist nur mal eine kleine Auswahl. Zum Nachlesen: eine Übersicht der deutschen Verkehrsverbünde findet man unter:
https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_deutscher_Tarif-_und_Verkehrsverb%C3%BCnde

Besonders grotesk verhält sich die Deutsche Bahn: Dort steht für den Nahverkehr: „Die Mitnahme ist auf handelsübliche Fahrräder (zweirädrig und einsitzig und nicht- oder elektrohilfsmotorisiert) sowie zusammengeklappte Fahrradanhänger beschränkt. In besonderen Zügen können, sofern ausreichend Platz vorhanden ist, auch nichtmotorisierte Liegeräder, Tandems sowie Dreiräder mitgenommen werden.“

Es stellt sich folgende Fragen:

- Was sind „besondere Züge“? Wie sind die gekennzeichnet?
- Pedelecs sind erlaubt, Tandems und Liegeräder „elektrohilfsmotorisiert“ müssen draußen bleiben – auch in „besonderen Zügen“

Im Fernverkehr verkauft die Bahn für den IC Fahrradkarten für Tandems – der zugewiesene Stellplatz versperrt jedoch komplett den Durchgang im Zug-Mittelwagen. Stellt man sein Tandem dann „durchgangsgünstig“ entlang der Klappsitze gegenüber den Fahrradstellplätzen ist man wieder auf das Wohlwollen des Service-Personals angewiesen.

Viel Spaß in der Mitnahme-Wüste für Tandems o. ä. Ein weites Feld für Lobby-Arbeit im ADFC...

Wir hatten bislang meist Glück – verlassen kann man sich jedoch darauf nicht. Zuletzt kamen wir problemlos in drei Nahverkehrszügen von Stuttgart über Ulm und München nach Salzburg. Vor zwei Jahren wollte uns jedoch eine Zugbegleiterin auf halber Strecke auf dem Weg nach Hamburg trotz zwei reservierter Stellplätze im Fahrradabteil des ICs rauswerfen ... hätte den Urlaub ganz schön vermiesen können.

Cornelius Gruner

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

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

Neues E-Tandem – die Zweite

Es geht auch anders ...



Im Herbstrundbrief 2016 haben wir unserem Frust über ein Pedelec-Tandem eines Berliner Herstellers freien Lauf gelassen. Ein totaler Missgriff, den wir nach knapp 2000km mit hohem Verlust zurückgegeben haben. Einziger Vorteil: unsere Deutschland-Tour 2016 mit dem Tandem führte durch den Thüringer Wald bei Detlef Eschert von „Rad und Tour“ vorbei (www.rad-und-tour.de). Er baut nur Tandems – keine „halben Fahrräder“. Ein Glücksfall!

Schon bei der ersten Begegnung waren wir beeindruckt von dem Sachverstand und der „Detail-Verliebtheit“ von Detlef. Obwohl noch nicht einmal potentielle Kunden, nahm er sich viel Zeit für uns, um uns alles zu zeigen – nicht zuletzt den besten Weg über den Thüringer Wald (heißt ja auch Rad und „Tour“).

Wieder zuhause hatten wir genug von unserem Berliner Fehlversuch. Wir vereinbarten einen Termin im Thüringer Wald. Fünf Stunden hat sich Detlef Zeit genommen, uns bis ins kleinste Detail zu beraten. Allein die Bestimmung der besten Sitzposition nahm einige Zeit in Anspruch. Nicht, dass er jeden Wunsch von den Lippen abliest – aber man bekommt schon den Eindruck, bei ihm ist nichts unmöglich. Mit einer unglaublichen Energie wird auch für einen noch so ausgefallenen Wunsch eine professionelle Lösung gesucht. Wenn wir schon einen Lenkungsdämpfer wollen, dann bitte mit einem dafür vorgesehen Anlötteil am Rahmen und nicht nur mit einer Schelle ans Unterrohr geklemmt – das Gleiche gilt für das gewünschte Rahmenschloss. Der „klappbare“ Rahmen, auf uns genau angepasst, stammt übrigens aus der Rahmen-Edelschmiede von Juchem.

Wir haben bestellt – bei abschließenden Kaffee und Kuchen.

Es ging weiter ... Allein für die möglichst optimale Anordnung der Flaschenhalter gingen mehrere bebilderte Mails hin und her. Ein kleines Detail an unserem Traumtandem zeigt, mit welchem Einsatz Detlef auch noch so verrückte Kundenwünsche erfüllt. Im Angebot stand für den Rahmen „Dekor nach Wunsch“. Oft sind dann Namen oder Initialen auf dem Rahmen verewigt. Wir entschieden uns für ein uraltes Logo der Stuttgarter Fahrrad-Lobby, das Rössle des Stuttgarter Wappens auf dem Fahrrad. Wir haben keine Ahnung, wie lange Detlef und seine Designerin dazu gebraucht haben, das sehr filigrane Logo auf die Sitzrohre zu platzieren – sie haben es geschafft, formvollendet.

Auch das Abholen des Tandems nahm, auf zwei Tage verteilt, mehrere Stunden in Anspruch. Gleich zweimal wurden der Vorbau des Stokers hin und her getauscht, der Lenker etwas gekürzt, erfolgreich nach störenden Geräuschen gefahndet und letzte Einstellarbeiten durchgeführt. Dazu gab es noch eine ausführliche Unterweisung z. B. zum Bremsbelagswechsel oder zum Ölwechsel der Rohloff-Nabe. Wir können nur ahnen, wie viel Zeit sich Detlef bei Tandem-unerfahrenen Kunden für die Übergabe nimmt – auf jeden Fall ausreichend. Er ist erst zufrieden, wenn seine Kunden zufrieden sind.

Inzwischen haben wir mit unserem Schmuckstück ca. 4000 km zurückgelegt und sind immer noch total begeistert. Und Detlefs „Nachsorge“ ist einmalig: jede Nachfrage wird bereitwillig und ausführlich beantwortet, jeder Tipp aufgenommen und Ideen ausgetauscht (z. B. über eine Gepäckträgerhalterung für den zweiten Akku oder die Art der Bremsbeläge).

Ein individuelles Tandem von Detlef Eschert ist sicher nicht billig – aber im besten Sinne des Wortes preiswert!

Am Schluss stellt sich nur noch die Frage: was begeistert eigentlich mehr: das Tandem selbst oder Detlef Escherts Beratung und Betreuung? Uns hat beides viel Freude bereitet.

Renate und Cornelius Gruner

RAD UND REISEN

Fahrräder ■ Service ■ Zubehör ■ Radreisen

Arnoldstraße 1
70378 Stuttgart, Mühlhausen
Telefon: 0711/53 21 27
FAX: 0711/53 21 35
Mail: radundreisen@t-online.de
www.radundreisen.de

BOSCH-MAGURA PEDELEC-ABS

Im motorisierten Verkehr sind seit etwa zwanzig Jahren Anti-blockiersysteme Normalität. Beim Fahrrad zeigt nun der Antriebshersteller Bosch in Zusammenarbeit mit dem Bremsenhersteller Magura, dass das auch für Fahrräder möglich ist. Anfang Juli waren wir auf der Teststrecke in Boxberg eingeladen, das System zu testen.

Optisch fällt ein kleiner Kasten unterhalb des Lenkers auf, etwa in Größe einer Konservendose. Bei den Brems Scheiben fällt eine zweite gelochte Scheibe auf, die den Sensoren die notwendigen Informationen gibt. Ansonsten sind es ganz normale Stromräder eines Darmstädter Herstellers mit angenehm breiten Reifen. Nach der ergonomischen Anpassung folgen erste Gewöhnungsrunden an die Geometrie und erste Bremsversuche. Ein kleines Kontrolllicht zeigt die Aktivität des Systems. Und trotz einiger Versuche können wir das Vorderrad nicht blockieren. Anschließend nehmen wir unterschiedliche Oberflächen unter die Reifen, Erde, Metallgitter, Rasen, und überall mit der Devise „beherzt zulangen“. Auch die Königsdisziplin, Feinschotter auf Beton, bewältigen wir sturzfrei und unverletzt.

FAZIT:

Ein neues Pedelec muss ich mir erst ansparen. Aber keinesfalls darf es ohne ABS sein. 500 € Mehrkosten und ein Pfund Mehrgewicht sind ein Klacks im Verhältnis zum Mehrwert.

Peter Beckmann



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
Hyggelig Bikes	Lilienthalstraße 7	Stuttgart-West	
Neue Arbeit (Radstation)	An den Bahnhöfen S-Vaihingen, S-Möhringen, S-Bad Cannstatt, S-Feuerbach		0711 997 61 79
Rad und Reisen	Arnoldstraße 1	Stuttgart-Mühlhausen	0711 53 21 27
Rad und Tat	Gäuweg 1	Stuttgart-Zuffenhausen	0711 80 89 35
Radsport Wolbold	Riederstraße 8	Stuttgart-Lederberg	0711 42 72 89
rent a bike Andreas Straub	Verleih: verschiedene Orte		0711 42 07 08 33
Sport+Ski Laich	Vaihinger Markt 8	Stuttgart-Vaihingen	
Stadtrad	Gutenbergstraße 45A	Stuttgart-West	0711 656 71 99
Stromrad	Olgastraße 43	Stuttgart-Mitte	0711 31 95 37 71
Transvelo	Strohberg 7-9	Stuttgart-Süd	0711 649 21 53
Zweirad Walz	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 Frühjahr und Herbst sowie in einer Kurzform im Dezember.

Anzeigenverwaltung / Kontakt
 Fahrradbüro des ADFC, KV Stuttgart, Rotebühlstraße 86/1
 70178 Stuttgart, Tel. 0711 636 86 37
www.adfc-bw.de/stuttgart

Redaktion
 Peter Beckmann, Cornelius Gruner, Günter Heimbach,
 Paul-Werner Schreiner, Kathrin Werner, Frank Zühlke u. a.

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

Layout Simona von Werder

Redaktionsschluss für den Frühjahrsrundbrief
 15. Februar 2018

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

Stadtradeln 2017

Vom 1. bis 21. Mai 2017 waren die Kommunen zum 10. Mal eingeladen, am Stadtradeln teilzunehmen und Teams zu melden. Das Stadtradeln ist eine Initiative des Klima-Bündnisses. Seit mehr als 25 Jahren arbeiten Mitgliedskommunen des Klima-Bündnisses partnerschaftlich mit indigenen Völkern der Regenwälder gemeinsam für das Weltklima. Mit über 1.700 Mitgliedskommunen aus 26 europäischen Ländern ist das Klima-Bündnis das weltweite größte Städtenetzwerk, das sich dem Klimaschutz widmet, und es ist das einzige, das konkrete Ziele setzt: Jede Mitgliedskommune des Klima-Bündnisses hat sich verpflichtet, ihre Treibhausgasemissionen alle fünf Jahre um zehn Prozent zu reduzieren. In Anerkennung des Einflusses unserer Lebensstile auf besonders bedrohte Völker und Orte dieser Welt, verbinden wir lokales Handeln mit globaler Verantwortung.

Insgesamt haben in Deutschland 574 Kommunen 7961 Teams zum 10. Stadtradeln gemeldet. Es wurden dabei von 83.591 Radler/innen insgesamt 8.003.854 km gefahren und dabei 1.136,55 Tonnen CO₂ vermieden.

Stuttgart belegt mit 181.157 km unter den teilnehmenden 574 Kommunen den 13. Platz. Es wurden dabei 25.724 kg CO₂ vermieden. Gemessen an der Einwohnerzahl fällt die Platzierung erwartungsgemäß ab – mit 0,297 km pro Einwohner auf den 137. Platz.

Der ADFC-Stuttgart hat mit einem Team „ADFC-Stuttgart“ am Stadtradeln teilgenommen.

Unter den in Stuttgart angetretenen Teams belegte das Team ADFC-Stuttgart bezogen

- auf die gemeldeten Teilnehmer mit 47 Teilnehmern den 5. Rang
- bezogen auf die gefahrenen Kilometer mit 15 395 den 3. Rang
- bezogen auf die Radkilometer pro Teilnehmer/in mit 327,5 km den 5. Rang.

Dem Team ADFC Stuttgart wurde dafür bei der Abschlussveranstaltung im Rathaus eine Auszeichnung in Bronze verliehen.

2018 treten wir natürlich wieder an. Bitte jetzt schon Werbung dafür machen – Freunde und Bekannte ansprechen.

Paul-Werner Schreiner

TERMINE

Mi	13. 9.	Mittwochstour im September (2)
So	17. 9.	Nach Eppingen im Kraichgau (3)
Sa	23. 9.	Backofenfest im Freilandmuseum Wackershofen (2)
So	24. 9.	Glems-Würm-Siebenmühlen-Tour – Die sportliche Panorama-Kaffee-Fahrt (3)

Oktober/November/Dezember

So	1. 10.	Benachbarte Kreisstadt Esslingen (1)
Sa	7. 10.	Kleine Abendtour (1)
Sa	7. 10.	Mountainbiken – über Stock und Stein für Einsteiger (MTB)
So	8. 10.	Kraut und Mühlen (2)
Mi	11. 10.	Mittwochstour im Oktober (2)
So	15. 10.	Wald und Reben (2)
So	22. 10.	Herbstnachmittag – Von den Fildern zum Neckar (3)
Sa	28. 10.	Mountainbiken – über Stock und Stein, anspruchsvoll für Fortgeschrittene (MTB)
Mi	8. 11.	Mittwochstour im November (2)
Mi	6. 12.	Nikolaus auf Tour – Zum Weihnachtsmarkt in Esslingen (1)

Januar/Februar 2018

Mi	24. 1.	Bilderabend
Mi	21. 2.	Mitgliederversammlung

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

Das Fahrrad bewegt seit 200 Jahren – nicht nur den Körper – auch die Sinne

Die Ausstellung enthält ausgewählte Fotografien (siehe Titelbild) zum Thema „fahRad“ und dokumentiert eine der Leidenschaften der Künstlerin und ADFC-Mitarbeiterin Marlies Ibele. Seit Jahren beschäftigt sie sich mit den unterschiedlichen kreativen Gestaltungsmöglichkeiten und Verfremdungsmöglichkeiten, die das Medium Fotografie bietet. Die Fotos sind oftmals Lichtspurenbilder, die vor allem Gedankenverschiebungen ermöglichen und das lyrische Auge des Betrachters inspirieren. Ziel der Ausstellung ist es, möglichst viele Menschen (auch Nicht-Radfahrer) auf den 200-jährigen Geburtstag des Fahrrades aufmerksam und bewusst zu machen, dass das Fahrrad heute das weltweit meist genutzte Transportmittel ist und eine immer wichtigere Rolle bei der Entwicklung einer zukunftsfähigen und nachhaltigen Mobilität spielt.

Die Ausstellung wurde an verschiedenen Orten in Stuttgart als Wanderausstellung gezeigt. Die letzte Station der Wanderausstellung findet im Erdgeschoss des Rathauses am Marktplatz 1 in Stuttgart vom 4. September bis 20. Oktober 2017 statt. Öffnungszeiten jeweils von Mo–Fr 8–18 Uhr. **Finissage:** Donnerstag, 19. Oktober 2017, 18 Uhr
Hierzu sind alle Interessierten, Fahrrad- wie auch Kunstfreunde eingeladen.

Ich hab Dein Rad!

Öffnungszeiten:

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

Fahrrad-Spezialhaus ... RRRRenner

Fahrrad-Spezialhaus

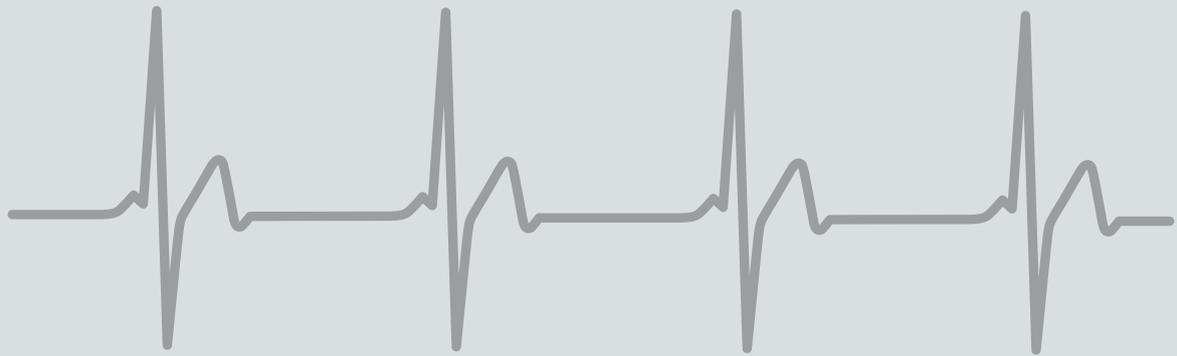
Am Hauptbahnhof
Lautenschlagerstraße 3
70173 Stuttgart
Tel. 0711 29 62 34
Fax 0711 2 23 67 17



www.fahrrad-renner.de



Gibt Rückenwind bei jeder Konstitution.



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
Internet www.stromrad.com