Stuttgarter RadRundbrief

adfc
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Frühjahr 2018

… wird Stuttgart zur Fahrradstadt?

Verkehrspolitik:

– Stadt erhöht Radverkehrsetat

– Radfahrer starten Bürgerbegehren

Reise:

Fjorde und Fjells

Mitglied werden?...!

Einfach im Fahrradbüro anrufen 07 11/6 36 86 37

eBike Expert BOSCH

BOSCH eBike Expert

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

STUTTGART

4 **Neues aus Stuttgart**

5 **Aus der AG Rad**

6 **Doppelhaushalt 2018/2019**
Mehr Geld für den Radverkehr

7 **Vorsicht Falle!**
Fahrradmitnahme in der Gäubahn

8 **Daten der Stuttgarter**
Fahrradzählstellen

10 ***Stuttgart rollt* – Radentscheid Stuttgart**

TOUREN

12 **Ein großer Rundkurs um Stuttgart**

14 **Neue Familientouren 2018**

15 **Fjorde und Fjells**

18 **Außer Vogesen nix gewesen**

VERMISCHTES

20 **30 Jahre Fahrradbüro**

21 **Rückblick und Ausblick**
auf das Radtouren-Jahr 2017/2018

22 **Lastenfahrräder für die City-Logistik/**
Fördermitglieder/Impressum

23 **Mit dem Rad zur Arbeit/**
Stadtradeln – die 11. Runde

24 **Termine**

Liebe Leserinnen,
liebe Leser!

Der Radverkehrsetat der Stadt Stuttgart wurde für den laufenden Doppelhaushalt deutlich erhöht.
Nähere Infos dazu finden Sie im Heft auf Seite 6.

Es wurde also nicht wie den vergangenen Jahren nur gekleckert - aber auch nicht geklotzt. Zu den Vorschlägen aus dem „Nationalen Radverkehrsplan“ ist noch deutlich Luft nach oben. Auf jeden Fall ein Schritt in die richtige Richtung! Auch die Personalstellen für den Radverkehr bei der Stadt wurden deutlich erhöht – nur müssen hier noch geeignete Fachleute gefunden werden. Sicherlich nicht so einfach …
Uns muss auch klar sein, dass der Erfolg auf tönernen Füßen steht. Die Mehrheiten in den kommunalen Gremien für einen innovativen Radverkehr sind äußerst knapp und (fast) jede Maßnahme muss da durch. Beispiele aus der jüngsten Vergangenheit zeigen, dass es dabei für uns Radfahrende verdammt eng werden kann. Nicht zu vergessen – nächstes Jahr sind wieder Kommunalwahlen in Stuttgart. Wir sollten uns dann daran erinnern, wer zur Förderung des Radverkehrs in Stuttgart beiträgt.
Die Stuttgarter Radszene tut also weiterhin gut daran, das Ganze konstruktiv – aber eben auch aufmerksam und kritisch zu verfolgen. Noch wird es einige Zeit dauern, bis die geänderte Haushaltslage für den Radverkehr auch auf der Straße erkennbar ist.
Und letztendlich gilt der alte Spruch: „An ihren Taten sollt ihr sie erkennen …“

Cornelius Gruner

NEUES AUS

STUTTGART

Obertürkheim, In den Stegwiesen: Der Belag auf der Brücke musste erneuert werden. Diese Chance wurde gleich genutzt, um die Brücke mit Radverkehrsanlagen – zum Teil Radfahrstreifen, zum Teil Schutzstreifen – auszustatten.

Stuttgart-West, Forststraße: An der Querung der Hauptradroute 4 (Hauptbahnhof – S-West – Botnang) mit der Schwabstraße können sich die Radfahrer jetzt die Kreuzung „freischalten“. Die Kreuzung bleibt an sich vorfahrtgeregelt, Fahrradfahrer können sich aber die benachbarte Fußgängerampel zunutze machen – wie schon an verschiedenen anderen Stellen in Stuttgart. In diesem Fall wurden die Anforderungstaster so angebracht, dass sie nicht so leicht zugeparkt werden können wie das sonst oft der Fall ist. Es geht also.

Möhringen, Hechinger Straße: Die Hauptradroute 10.1 (Sonnenberg – Möhringen – Leinfelden) verläuft südlich von Möhringen auf der Hechinger Straße und dann geradeaus über Feldwege zur Brücke über die Autobahn. Am Abzweig Hechinger Straße, Lohäckerstraße und dem Feldweg wurde eine Querungshilfe eingerichtet, so dass die Radfahrer nun stadteinwärts den Knoten schrittweise queren können. Das ist vor allem deshalb sinnvoll, weil die Lohäckerstraße gleich nach dem Knoten wieder abknickt und die Situation daher sehr unübersichtlich ist.

S-Mitte, Weg im Schlossgarten: Der Weg über die S21-Baustelle wurde hinter das Planetarium verlegt, was eine deutliche Verbesserung darstellt. Allerdings funktioniert nun am Ferdinand-Leitner-Steg die Teilung der Rampen zwischen Fußgängern und Radfahrern noch weniger als vorher, da die Fußgänger jetzt einen Umweg machen müssen, wenn sie sich an die Regelung halten.

Frank Zühlke

Von oben nach unten

Obertürkheim, In den Stegwiesen: Neuer Belag und neue Radverkehrsanlagen.

S-West, Forststraße/Schwabstraße: Hier können die Radfahrer sich Weg freischalten.

Möhringen, Hechinger Straße: Neue Querungshilfe für Radfahrer

Mittlerer Schlossgarten: Hier fährt es sich besser als auf der zuvor genutzten Strecke

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. Kürzlich wurden unter anderem die folgenden Themen besprochen:

» **Stuttgart-Süd, Liststraße:** Die Einbahnstraße nahe der Böheimstraße wurde in Gegenrichtung für Radfahrer freigegeben. Dafür wurde eigens ein Radfahrstreifen eingerichtet, da die Straße sehr kurvig ist. Schön, dass die Stadtverwaltung dies nun umgesetzt hat, nachdem uns gegenüber lange Zeit behauptet wurde, dass das nicht möglich sei. Allerdings stehen hier des Öfteren Falschparker, die den Autoverkehr dazu „zwingen“, ein Stück weit den Radstreifen mitzunutzen. Wir haben darüber gesprochen, wie dies verhindert werden kann. Die Verstöße scheinen vor allem am Wochenende stattzufinden, wenn nicht überwacht wird.

» **Stuttgart, Knollstraße:** Schon vor einiger Zeit wurden die Straßen Kleinstraße und Knollstraße im Nordbahnhofviertel angesprochen, die teilweise unechte Einbahnstraßen sind. Daraufhin wurden die nördlichen Teilabschnitte für Radfahrer geöffnet. Die südlichen Teilabschnitte wurden möglicherweise einfach vergessen. Die Stadt wird nun prüfen, wie der Bearbeitungsstand ist und dann (hoffentlich) diese Abschnitte ebenfalls freigeben.

» **Stuttgarter Hauptradrouten:** Wir stellten mittels Bildern die Stellen an den **Hauptradrouten 1 und 10** vor (das sind die einzigen Stuttgarter Hauptradrouten, die bislang ausgeschildert sind), an denen die Beleuchtung fehlt oder sehr mangelhaft ist. Die Stadt kann nun gezielt an diesen Stellen die Helligkeit messen und dann den Handlungsbedarf festlegen.

Bei der **Hauptroute 1** (Fellbach – Innenstadt – Vaihingen – Böblingen) fielen die folgenden Stellen auf:

- **König-Karls-Brücke,** die Beleuchtung an der Straßenmitte genügt nicht, um den Radweg mitzubeleuchten.
- **Unterer Schlossgarten** (die beschilderte Route führt über die Platanenallee): Diese Stelle kann aber gut umfahren werden, da auf dem Hauptweg im Dunkeln wenig Fußgänger unterwegs sind
- Hinter **Heslach**, nahe **Vogelrain** (vor, unter und nach der B14-Brücke)
- **Robert-Koch-Straße** (nur der für Radfahrer freigegebene Gehweg)
- Das Ende der **Waldburgstraße** und die **Autobahnbrücke:** Eine Beleuchtung ist hier natürlich nur sinnvoll, wenn auch im weiteren Verlauf im Kreis Böblingen wie geplant eine Beleuchtung eingerichtet wird.

An der **Hauptradroute 10** (Ostfildern – Degerloch – Vaihingen – Sindelfingen) gibt es ebenfalls einige dunkle Stellen:

- Zwischen **Heumaden** und **Sillenbuch** wird der Weg hinter der Stadtbahn von der Straße her nicht ausreichend mitbeleuchtet. Bei Heumaden und östlich davon hat der Weg hingegen eine eigene Beleuchtung.
- Zwischen **Sonnenberg** und dem **Vaihinger Höhenrand** ist es bis auf einzelne Leuchten komplett dunkel, hier könnte eine Randmarkierung Abhilfe schaffen. Zudem sollten Belagsschäden beseitigt werden.
- Zwischen den **Patch Barracks** und dem **Gewerbegebiet Waldplätze** gibt es zwei kurze Straßenstücke, die vergleichsweise schlecht beleuchtet sind. An den Waldplätzen blendet ein Strahler, der eigentlich nur die Werbefläche eines Münchner Autoherstellers beleuchten soll.
- Bei der **Bernhardshöhe** ist der Weg unbeleuchtet, eine Randmarkierung wäre eine sinnvolle Maßnahme.

Frank Zühlke

Von oben nach unten:

S-Süd, Liststraße: So wie das rote Auto bitte nicht parken…

… und so auch nicht!

Die Knollstraße: Hier ist hoffentlich bald „Fahrrad frei“.

Radweg beim Vogelrain: Die Straße ist hell beleuchtet, aber auf dem Radweg kommt fast nichts davon an.

Die Hauptradrouten 1 und 10 (rot) mit den angesprochenen schlecht beleuchteten Stellen (schwarz umkreist).

Städtischer Doppelhaushalt verabschiedet –
Mehr Geld für den Radverkehr

Im Doppelhaushalt 2018/2019 der Stadt Stuttgart wurden die Mittel für Investitionen in den Radverkehr deutlich erhöht.

Damit beläuft sich der Radetat auf ca. 4,5 Mio. EUR pro Jahr, hinzu kommen weitere Mittel, s. unten. Im Vergleich zum vorigen Haushalt kamen entsprechend dem Vorschlag der Verwaltung 2 Mio. EUR pro Jahr hinzu, davor waren es für Investitionen insgesamt ca. 2,5 Mio. EUR pro Jahr. Auf Antrag der SPD werden die 4,5 Mio. EUR/Jahr nun dauerhaft auch in kommenden Haushalten (ab 2020) bereitgestellt. Ein Antrag der Freien Wähler auf eine Reduzierung wurde abgelehnt, FDP und AfD zogen noch weiter gehende Anträge, den Fahrradetat zu kürzen, zurück. Anträge von SÖS-LINKE-PluS und der STAdTISTEN auf eine deutlich stärkere Erhöhung der Mittel fanden keine Mehrheit.

Mindestens genauso wichtig wie die Aufstockung des Etats: Das für den Radverkehr zuständige Personal wird um 5,5 Stellen aufgestockt (je zwei Stellen im Tiefbauamt und im Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung sowie 1,5 Stellen im Amt für öffentliche Ordnung).

Weiterhin gibt es Mittel für den Betrieb der Fahrrad-Service-Stationen (100.000 EUR) und für das Leihsystem (ca. 700.000 EUR).

So ändern sich die Zeiten: Rundbrief-Titelseite aus dem Jahr 2000

Auf Antrag von Bündnis 90/DIE GRÜNEN werden auch die folgenden Sondermaßnahmen finanziert:

- Programm zur Unterstützung von Eltern beim Kauf eines Familien-Lastenrads, einmalig 250.000 EUR.
- Planungsmittel für Planung weiterer Routen* (2018/2019 je 100.000 EUR):
- Bau von Abstellanlagen, Fahrradparkhäusern, Fahrradgaragen in Wohngebieten, Bau einer Radstation in der Klett-Passage (2018/2019 je 700.000 EUR)
- Winterdienst auf Hauptradrouten (2018: 93.000 EUR, 2019 ff.: 233.000 EUR)

Insgesamt beläuft sich der Radetat nun auf gut 6 Mio. EUR pro Jahr. Das sind ca. 10 EUR / Einwohner. Im Nationalen Radverkehrsplan geht die Bundesregierung für Aufsteigerkommunen von einem Finanzbedarf von 13-18 EUR/Jahr und Einwohner aus. Der Radetat darf künftig also durchaus noch steigen.

Eines ist klar: Auch mit dieser Erhöhung wird die Umsetzung des Hauptradroutennetzes noch einige Jahre dauern. Dennoch ist diese Erhöhung ein deutlicher Schritt in die richtige Richtung, wofür wir uns bei allen, die dies unterstützt haben, ganz herzlich bedanken möchten.

Nun ist es wichtig, dass die einzelnen Maßnahmen durch den Gemeinderat auch vorangetrieben und unterstützt werden, damit sie möglichst reibungslos umgesetzt werden können. Es darf nicht sein, dass wichtige Maßnahmen zum Beispiel wegen des Wegfalls von ein paar Kfz-Stellplätzen von Bezirksbeiräten oder Teilen des Gemeinderats blockiert werden. Und auch „im Kleinen“ muss sich ein neues Bewusstsein durchsetzen, dass der Radverkehr und natürlich auch der Fußverkehr nicht nur am Rande mitgedacht wird, sondern als wichtige Verkehrsträger selbstverständlich mindestens genauso zu beachten sind wie der Kfz-Verkehr – sei es bei der Programmierung von Ampelschaltungen, bei der Einrichtung von Baustellen oder bei der Freihaltung der Wege von Laub, Bewuchs oder Falschparkern.

Frank Zühlke

*** Planungsmittel für Planung weiterer Routen:**
a) Durchgängigkeit der Radwegführung auf der Heilbronner Straße zwischen Hauptbahnhof und Pragsattel
b) Degerloch und Möhringen (Pressehaus/Daimler) über die Epplestraße
c) Verbindung Degerloch mit Stuttgart Ost (über Jahnstraße/Radweg)
d) Radweg im Bereich Killesberg-Höhenpark
Quellen:
http://www.stuttgart.de/doppelhaushalt-2018-2019
http://www.stuttgart.de/img/mdb/item/637277/130742.pdf

Fahrradmitnahme in der Gäubahn

Vorsicht Falle!

Oben:
Blick in einen Doppelstockzug. Außer den sechs Plätzen an dieser Stelle gibt es noch drei Einzelplätze.

Letztes Jahr im April konnten wir feiern, dass nahezu im gesamten Land Baden-Württemberg die Fahrradmitnahme in den Regionalzügen kostenfrei wurde – unter der Woche ab 9 Uhr, am Wochenende ganztags. Doch die Freude darüber währte nur kurz…

Im Dezember wurde ein neuer Fahrplan eingeführt. Richtung Singen gab es bislang zumindest alle zwei Stunden einen Regionalzug, in dem die spontane Fahrradmitnahme möglich war. Doch nun gibt es praktisch nur noch ICs. Doppelstock-Züge der DB wechseln sich dabei mit Schweizer Zügen ab. Es heißt zwar, dass in allen Zügen die Preise des Nahverkehrs gelten, daher werden sie in der Fahrplanauskunft zusätzlich als RE gelistet. Doch Achtung: Das gilt nur für Personen. Für Fahrräder gelten die Bedingungen für ICs. Das heißt, die Fahrradmitnahme ist nur mit Reservierung möglich – diese kostet normalerweise 9 EUR und muss bereits im Vorfeld erfolgen. Ich hörte aus verschiedenen Quellen, dass es in diesem Fall 4,50 EUR seien, und wenn noch Plätze frei seien, könne man sie auch im Zug nachlösen. Schriftlich findet man das aber nicht. Ob man sich darauf wohl verlassen kann? Jedenfalls kann es leicht passieren, dass die neun Plätze im Doppelstock oder die zwölf Plätze im Schweizer Zug schon belegt bzw. für einen späteren Streckenabschnitt reserviert sind. Man bekommt die Reservierung (in Verbindung mit einer Nahverkehrs-Fahrkarte) übrigens nicht im Internet oder am Automaten, sondern nur am Bahnhofsschalter, in DB Agenturen (Reisebüros), und – immerhin – per Telefon, sofern eine Kreditkarte zur Hand ist.

Und jetzt kommt's: Wer das nicht weiß und einfach mit www.bahn.de drauflos routet, merkt gar nicht, was los ist. Wenn man anklickt „nur Nahverkehr", dann wird zunächst nur die Nahverkehrsnummer angezeigt. Die Zusatzinformation kommt nur, wenn man sich die Details einblenden lässt. Wenn man das nicht tut – da man ja nicht umsteigen muss – läuft man in die Falle. Erst am Bahnhof sieht man, dass es sich um einen IC handelt.

Immerhin: Bis Rottweil gibt es nach wie vor RE-Züge. Diese sind in der Fahrplan-Auskunft der Bahn aber nicht zu finden, da sie früher abfahren und später ankommen als die ICs. Man findet sie, wenn man sich den Aushangfahrplan von Stuttgart herunterlädt. Aber weiter nach Singen wird es kompliziert: Von Rottweil bis Tuttlingen bzw. Immendingen gibt es den Ringzug, in dem die Fahrradmitnahme „bis auf einzelne Züge im Schülerverkehr" möglich und dann auch kostenlos ist. Zwischen Tuttlingen und Singen gibt es tagsüber nur die ICs, man muss also einen Umweg über Immendingen machen, von dort aus gibt es normale REs, bei denen die Fahrradmitnahme aber auch nicht kostenlos ist (das war schon bisher eine der wenigen Ausnahmen). Also zweimal Umsteigen + Umweg, und dann erst nicht kostenlos. Bisher war das deutlich einfacher.

Übrigens: Zu Tagesrandzeiten gibt es noch einzelne „normale" Züge auf der Strecke und am Wochenende gibt es einen „Radexpress", ab Stuttgart um 7.03 Uhr. Das kann allerdings die alten Möglichkeiten, im Zweistundentakt kostenlos und spontan Fahrräder mitzunehmen, nicht ersetzen. Ärgerlich, dass hier bei einer Verbesserung des Taktes der Radverkehr nicht mitgedacht wurde.

Wir fordern daher die Bahn auf, hier nachzubessern und
- kurzfristig eine Möglichkeit zu schaffen, mehr Fahrräder – und das spontan und kostenlos – Richtung Singen mitzunehmen.
- in der Fahrplanauskunft auf bahn.de schon in der Übersicht bei den IC/RE-Zügen einen klaren Hinweis zu platzieren, dass die Fahrradmitnahme reservierungspflichtig ist
- eine Routing-Funktion „Fahrradmitnahme ohne Reservierung" einzuführen
- die Reservierung für die Fahrradplätze auf allen gängigen Vertriebswegen zu ermöglichen.

Frank Zühlke

HINWEIS:

Die Auskünfte, die man bei der DB bekommt, sind zum Teil widersprüchlich, schriftliche Informationen sind zu diesem Thema praktisch nicht zu finden. Die Angaben in diesem Artikel sind daher ohne Gewähr! Wer es genauer weiß, darf sich gerne bei uns melden.

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

Daten der Stuttgarter Fahrradzählstellen

Abb. 1: Position der beiden Fahrradmessstellen in Stuttgart, oben rechts: König-Karls-Brücke, unten links: Böblinger Straße.
Bild: © OpenStreetMap-Mitwirkende, CC-BY-SA

Auch in Stuttgart gibt es Menschen, die Fahrrad fahren – und es werden immer mehr. Seit einigen Jahren gibt es verstärkte Bemühungen der Verwaltung und der Politik, die Fahrradinfrastruktur attraktiver zu machen. Um den Erfolg der Maßnahmen festzustellen, wurde 2012 eine erste automatische Zählstelle für Fahrräder an der König-Karls-Brücke über den Neckar eingerichtet. 2014 folgte eine zweite Zählstelle an der Böblinger Straße bei der U-Bahnhaltestelle Waldeck. Beide Messstellen liegen an der Hauptradroute 1, die von Bad-Cannstatt nach Vaihingen verläuft. Es ist die am besten ausgebaute Hauptradroute in Stuttgart.

Fahrradzähldaten

Die Stadt Stuttgart informiert auf ihrer Webseite über die Daten der Fahrradzählstellen, siehe *https://mobil.stuttgart.de/fahrrad-zaehlstellen*. Daten für die König-Karls-Brücke und die Böblinger Straße lassen sich dort finden. Am besten wäre natürlich die Analyse der Daten nach Uhrzeit, aber diese Daten sind anscheinend nicht öffentlich verfügbar.

Nachdem man die Daten etwas bearbeitet hat, lassen sich die folgenden Jahresübersichten für die beiden Messstellen zusammenstellen (Abb. 2 und 3). Insgesamt lässt sich über den Messzeitraum an beiden Stellen eine Steigerung des Radverkehrs feststellen. An der König-Karls-Brücke wurden im Jahre 2015 außergewöhnlich viele gemessene Fahrräder gezählt, ein Wert der seitdem nicht mehr erreicht worden ist. Dazu später mehr. Bei der Böblinger Straße lässt sich ein kontinuierliches Wachstum beobachten.

Weiter ist es von Interesse, die Zahlen nach Monaten und Jahren aufzuschlüsseln, (Abb. 4 und 5). Es ist deutlich zu sehen, dass die Anzahl der Radfahrer massiv von der Jahreszeit abhängt. Allerdings gibt es auch in den Monaten an sich von Jahr zu Jahr teilweise starke Unterschiede. Der Verdacht liegt nahe, dass es am Wetter liegt. Das soll im nächsten Abschnitt unter die Lupe genommen werden.

Temperatureinfluss

Wenn man sich die Zähldaten anschaut, fällt auf, dass sehr viele Leute nur im Sommer radeln. Daher liegt es nahe das Wetter in die Analyse mit einzubeziehen. Viele Wettereinflüsse wie Temperatur, Regen, Glätte, Eis etc. beeinflussen das Fahrverhalten, doch an dieser Stelle soll nur die Temperatur betrachtet werden, um das Problem zu vereinfachen. Temperaturdaten für Stuttgart Stadtmitte finden sich unter *https://www.stadtklimastuttgart.de/stadtklima_filestorage/download/luft/S-Mitte-SZ-Monats-Werte-1987-2017.zip* und sind auch in Tabelle 1 dargestellt.

König-Karls-Brücke

An dieser Stelle soll nun für die beiden Messstellen der Zusammenhang zwischen Temperatur und Fahrradfahrten in einer Grafik dargestellt werden. In Abbildung 6 sieht man nun sehr interessante Ergebnisse. Es gibt eindeutig einen linearen Zusammenhang zwischen Außentemperatur und der Anzahl der Fahrräder, die monatlich über die Brücke fahren. Ein zweite äußerst interessante Erkenntnis ist, dass die Geraden der Jahre 2015, 2016 und 2017 quasi aufeinander liegen. Daraus kann man folgern, dass der Radverkehr über die König-Karls-Brücke seit 2015 stagniert.

Doch von den Jahren 2013 und 2014 auf 2015 hat es ein deutliches Plus von 8000 Fahrrädern pro Monat gegeben, die auch im Winter unterwegs sind. Hier liegt der Verdacht nahe, dass es sich um Leute handelt, die mit dem Fahrrad zu Arbeit oder zum Einkaufen fahren und die vorher nicht gefahren sind. Warum dieser plötzliche Anstieg?

Betrachtet man die Jahre 2015, 2016 und 2017 nochmal im Hinblick auf die Jahresdurchschnittstemperatur (Abb. 7). lässt sich auch hier ein linea-

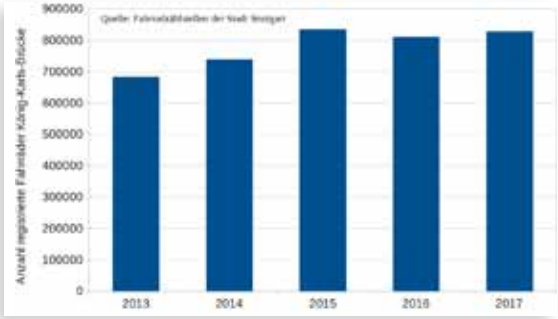


Abb. 2: Anzahl Fahrräder, die pro Jahr die Messstelle an der König-Karls-Brücke passieren

Abb. 3: Anzahl Fahrräder, die pro Jahr die Messstelle an der Böblinger Straße passieren

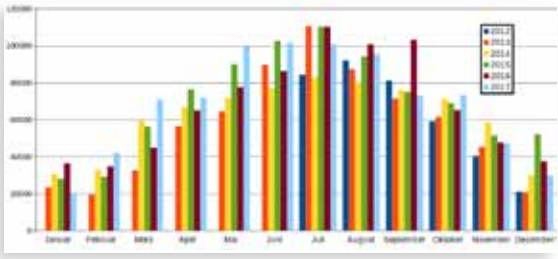


Abb. 4: Anzahl Fahrräder, die monatlich die Messstelle an der König-Karls-Brücke passieren

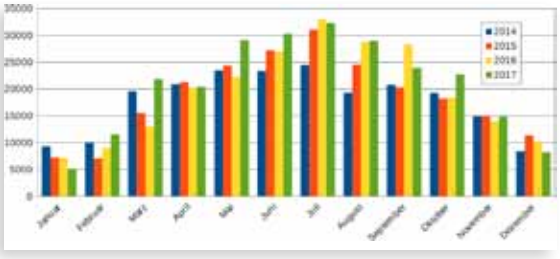


Abb. 5: Anzahl Fahrräder, die monatlich die Messstelle an der Böblinger Straße passieren

Monat / Jahr	Jan	Feb	Mär	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
2012	4.20	0.64	9.80	10.75	17.16	18.99	19.99	22.09	16.49	11.29	7.55	4.25
2013	3.19	0.99	3.95	11.00	13.04	18.28	22.52	20.28	16.00	13.00	6.40	5.10
2014	5.49	6.58	9.68	13.44	14.82	19.70	20.93	18.19	16.88	14.27	8.75	5.05
2015	4.15	2.38	7.84	11.74	15.77	19.27	23.70	22.27	15.23	10.76	9.40	8.33
2016	4.54	5.91	6.32	10.32	15.15	18.90	21.65	20.95	18.99	10.69	6.27	3.32
2017	0.75	6.38	10.20	10.37	16.68	21.75	21.53	21.26	14.94	13.28	6.87	4.53

Tab. 1: Monatliche Durchschnittstemperaturen für Stuttgart Stadtmitte in Grad Celsius

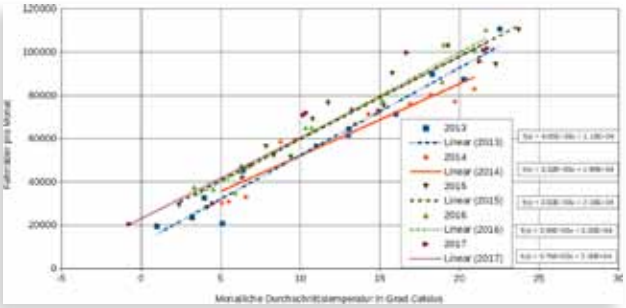


Abb. 6: Zusammenhang zwischen Temperatur und Fahrrädern, die monatlich die König-Karls-Brücke passieren

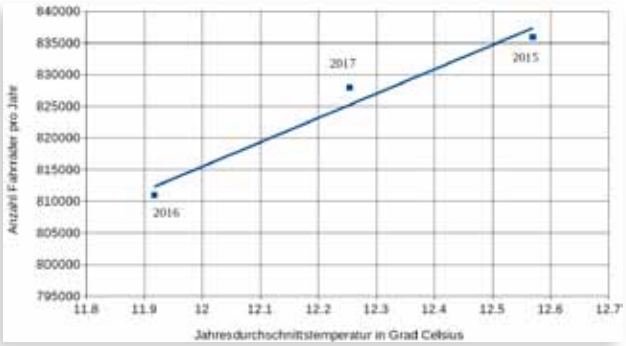


Abb. 7: Zusammenhang zwischen Temperatur und Fahrrädern, die jährlich die König-Karls-Brücke passieren

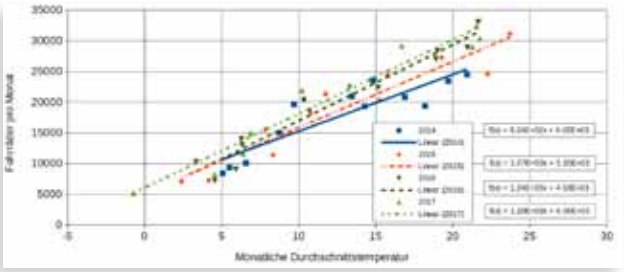


Abb. 8: Zusammenhang zwischen Temperatur und Fahrrädern, die monatlich die Böblinger Straße passieren

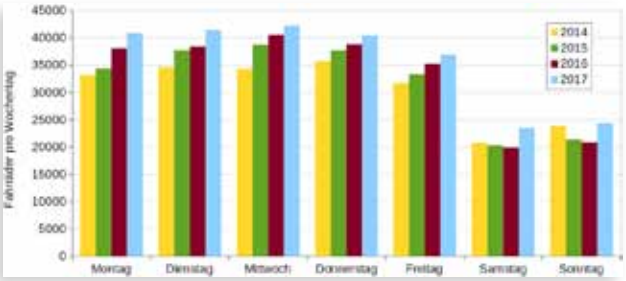


Abb. 9: Fahrräder, die pro Wochentag die König-Karls-Brücke passieren

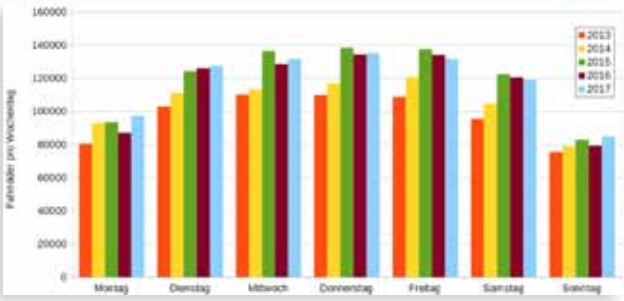


Abb. 10: Fahrräder, die pro Wochentag die Böblinger Straße passieren

rer Zusammenhang erkennen. Dies legt den Schluss nahe, dass der Radverkehr seit 2015 auf der Brücke stagniert, Unterschiede ergeben sich lediglich aus dem Wetter, da bei wärmeren Wetter mehr Leute fahren.

Böblinger Straße

In Abbildung 8 sind die Ergebnisse für die Böblinger Straße zu sehen. Es ist zu sehen, dass die Gerade jedes Jahr etwas höher liegt, damit ist eindeutig klar, dass der Radverkehr an der Böblinger Straße steigt. Anscheinend wird die Böblinger Straße von immer mehr Radfahrern als Route entdeckt und das obwohl z.B. der Schutzstreifen auf beiden Seiten in der Dooring-Zone ist und bergauf die Straße zwischen Waldeck und Kaltental sehr eng ist.

Wochentage

Eine weitere interessante Analyse ist die Untersuchung des Radverkehrs bzgl. des Verkehrs nach Wochentagen. Die Zählstellen sind vor allem an Wegen, die man nicht unbedingt zur Freizeit fährt, da fährt man wohl eher am Neckar entlang oder ist im Wald unterwegs. Deshalb könnte man zu der These kommen, dass es das Fahrradfahren im Alltag ist, was zunimmt.

In den Abbildungen 9 und 10 sind die Anzahl der Fahrräder pro Wochentag aufgeschlüsselt. Sowohl an der König-Karls-Brücke als auch an der Böblinger Straße fahren vor allem werktags mehr Fahrräder als früher. Das macht deutlich, dass das Fahrrad im Alltag mehr angekommen ist. An der König-Karls-Brücke fahren Montags deutlich weniger Leute über die Brücke, von Dienstag bis Samstag ist der Radverkehr hoch. Der hohe Radverkehr am Samstag deutet daraufhin, dass hier auch Leute zum Einkaufen oder für abendliche Aktivitäten in die Stadt fahren. Warum der Radverkehr am Montag deutlich geringer ist, ist erstmal unklar.

An der Böblinger Straße ist der Radverkehr von Montag bis Freitag gleich hoch. Samstag und Sonntag sind nur etwa die Hälfte der Fahrräder zu beobachten. Hier ist eindeutig zu sehen, dass hier vor allem Menschen mit dem Rad zur Arbeit fahren. Das Wachstum ist an den Werktagen deutlich zu sehen, am Wochenende bleiben die Zahlen konstant.

Zusammenfassung

Allgemein kann man vor dem Hintergrund dieser Zahlen sagen:

- Der Radverkehr in Stuttgart ist in den letzten 5 Jahren an den beiden Messstellen gestiegen.
- Die Anzahl der Fahrradfahrten hängt von der Durchschnittstemperatur ab. Pro Grad Celsius mehr fahren ca. 3800 Fahrräder mehr pro Monat über die König-Karls-Brücke. Bei der Böblinger Straße sind es ca. 1200 Fahrradfahrten pro Monat mehr pro Grad Celsius.

Zur Situation auf der König-Karls-Brücke kann im Besonderen festgestellt werden:

- Die Anzahl der Fahrradfahrten hat bis 2015 zugenommen, stagniert jedoch seitdem. Kleine Fluktationen seit 2015 können mit der monatlichen bzw. jährlichen Durchschnittstemperatur erklärt werden.
- Die Brücke wird sowohl werktags als auch am Samstag viel benutzt und ist sowohl für den Weg zur Arbeit als auch für Einkäufe sowie abendliche Vergnügungen als Verkehrsweg attraktiv.

Zur Situation auf der Böblinger Straße kann im Besonderen festgestellt werden:

- Die Böblinger Straße zeigt einen kontinuierlichen Anstieg bei der Anzahl der Radfahrten. Die Strecke wird vor allem auf dem Arbeitsweg benutzt.

Tobias Willerding

Stuttgart rollt – Radentscheid Stuttgart

Der ADFC und eine neue Initiative für funktionierende Mobilität im Kessel

Im vergangenen Jahr hat sich etwas getan in der Fahrradszene Stuttgarts. Die Idee, einen sogenannten Radentscheid auch in Stuttgart durchzuführen, geisterte durch die Stadt. Ist ein Bürgerentscheid für mehr Radverkehr in der Autofahrerstadt Stuttgart wegen der zu erwartenden Widerstände unmöglich – oder wünscht sich eine Mehrheit der Stuttgarter Bürgerinnen und Bürger wegen der vom Kfz-Verkehr verursachten Probleme im Stadtverkehr und für das Stadtklima gerade hier und jetzt neue Wege aus Lärm, Gestank und Stau? Schließlich fanden sich einige Überzeugte, die anfingen, den Plan für einen Radentscheid mit viel Elan in die Tat umzusetzen. Von Anfang an dabei und immer mittendrin: der ADFC. Der ADFC Baden-Württemberg bietet *Stuttgart rollt* - Radentscheid Stuttgart inzwischen als Trägerverein ein Zuhause und der ADFC Stuttgart mischt durch die aktive Mitarbeit einiger Mitglieder auch inhaltlich kräftig in der neuen Bewegung mit.

Das ist *Stuttgart rollt* - Radentscheid Stuttgart

Die Initiative *Stuttgart rollt* - Radentscheid Stuttgart setzt sich für eine Verbesserung des Radverkehrs in Stuttgart ein. Radfahren soll einfach und sicher sein. Geeignete Routen sollen von jedem überall gefunden und befahren werden können. Radverkehr soll für mehr Stuttgarterinnen und Stuttgarter eine attraktive Alternative zum Kfz-Verkehr werden – für saubere Luft, die eigene Gesundheit und ein lebenswertes Stuttgart, in dem der gesamte Verkehr wieder ins Rollen kommt. Wir kritisieren, dass seitens des Gemeinderats, der Stadtverwaltung und der Bürgermeister lange in Aussicht gestellte Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs kaum oder nur sehr langsam umgesetzt werden. Die Erhöhung der Haushaltsmittel für den Radverkehr durch die Stadt in den kommenden beiden Jahren ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung, genügt aber nicht.

Links:
Im Stau stehende Autofahrer blockieren die Weiterfahrt für Fahrradfahrer in Stuttgart.
Foto: Helga Müller

Wie alles begann

Trotz – oder gerade wegen – der sehr schwierigen Situation für Radfahrende in Stuttgart hat sich in der Stadt eine vielfältige Fahrradszene entwickelt. Um die zum Thema Fahrrad aktiven Einzelpersonen, Initiativen und Institutionen zu vernetzen, luden Christoph Hoyer und Thijs Lucas im Frühjahr 2017 zum ersten alternativen Radforum (mittlerweile Zweirat) ein. Die Idee dazu entstand aus der Unzufriedenheit über die sich selbst blockierende Politik in der Stadt.

Das erste Treffen des Forums fand im Mai 2017 statt. Bereits dort rief der Kommunikationsdesigner und Feinstaubaktivist Jan Lutz dazu auf, einen Bürgerentscheid für mehr Radverkehr in Stuttgart zu organisieren - einen sogenannten Radentscheid. Anwesend waren neben dem ADFC Baden-Württemberg viele weitere Fahrradgruppierungen Stuttgarts, darunter die Crititcal Mass Stuttgart, das freie Lastenrad Stuttgart, das Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur und viele andere.

Die Idee des Radentscheids stammt ursprünglich aus Berlin. Initiativen in immer mehr Städten deutschlandweit haben das Konzept inzwischen aufgegriffen. Die ersten Erfolge können sich sehen lassen. In Berlin griff der Senat nicht nur das geforderte Radgesetz auf, sondern arbeitete ein noch weiterreichendes Mobilitätsgesetz aus. Auch in Bamberg wurden die Forderungen des Radentscheids nach intensiven Verhandlungen übernommen, bevor es überhaupt zum Bürgerentscheid kam. Und in Darmstadt platzte ein Radentscheid mit einem beachtlichen Tempo aus dem Nichts hervor und treibt inzwischen das Thema Radverkehr rasant nach ganz oben auf die politische Agenda. Der Stuttgarter Radentscheid steht im regem Austausch mit Akteuren zum Thema Radentscheid in ganz Deutschland und wird vom Berliner Volksentscheid Fahrrad und Changing Cities aus Berlin unterstützt. Im Oktober 2017 wurde schließlich im Kulturzentrum Merlin ganz offiziell die Initiative *Stuttgart rollt* - Radentscheid Stuttgart gegründet.

Wer wir sind und was wir wollen

Die Initiative *Stuttgart rollt* - Radentscheid Stuttgart besteht aus einer Gruppe von ca. 30 Ehrenamtlichen aus ganz unterschiedlichen Berufen und Altersgruppen – ein breites Spektrum aus Aktiven der Fahrrad-, Umwelt- und Stadtpolitik sowie Bürgerinnen und Bürgern, die sich zum ersten Mal gesellschaftlich engagieren. Die Initiative ist angetreten, die Stuttgarter Politik und Verwaltung zum Umdenken zu bewegen, und kämpft dafür, dass sich in Stuttgart endlich etwas für den Radverkehr verbessert. Wir sind dabei unsere Forderungen für die Radverkehrsentwicklung in zehn Zielen zusammenzufassen, die wir den Stuttgarter Bürgerinnen und Bürgern zur Wahl stellen wollen. Die Formulierung der Ziele ist noch nicht abgeschlossen. Eine rechtliche Prüfung sowie die Überprüfung der Kostendeckung stehen noch aus. Damit einher geht eine schrittweise Konkretisierung der Punkte und Unterpunkte.

Über die zehn Ziele soll in einem Bürgerentscheid abgestimmt werden. Das Verfahren zum Bürgerentscheid besteht aus zwei Etappen. In der ersten Etappe, dem sogenannten Bürgerbegehren, müssen mindestens 20.000 gültige Unterschriften gesammelt werden. In der zweiten Etappe, dem eigentlichen Bürgerentscheid schließlich, müssen mehr als die Hälfte der Wähler an die Urne und mindestens 20 % der Wahlberechtigten für die Ziele stimmen, damit sie angenommen werden.

Der Gemeinderat hat nach einem erfolgreichen Bürgerbegehren (1. Etappe) die Möglichkeit, dem Begehren zuzustimmen, dann erübrigt sich ein Bürgerentscheid (die 2. Etappe entfällt).

Ein erfolgreicher Bürgerentscheid hat die Wirkung einer Verwaltungsvorschrift und ist für mindestens drei Jahre bindend. Das heißt, der Gemeinderat muss die Ziele achten und die Verwaltung muss die Ziele umsetzen.

Verkehrspolitik gemeinsam gestalten

Unterstützt wird *Stuttgart rollt* - Radentscheid Stuttgart von Mehr Demokratie e.V., einem Verband, der Bürgerbeteiligung aller Art voranbringen will. Da uns ein Schulterschluss im Umweltverbund am Herzen liegt, pflegen wir einen regen Austausch mit dem Fuß e.V. Auch die NaturFreunde Radgruppe Stuttgart e. V. unterstützt uns. Aktive Zusammenarbeit besteht mit dem VCD, der von Anfang an dabei ist, und dem ADFC Baden-Württemberg, der uns als Trägerverein eine solide Struktur und ein eigenes Spendenkonto bereitstellt. Mit weiteren Vereinen und Organisationen sind wir im Gespräch, und wir sind optimistisch, dass die Anzahl der Unterstützerinnen und Unterstützer noch erheblich zunimmt.

Wozu einen Radentscheid in Stuttgart?

Das Fahrrad ist in der Stadt das perfekte Alltagsverkehrsmittel. Doch wie viele Kinder sieht man in der Stadt Fahrrad fahren? Wie viele ältere Menschen? Und würden Sie ihre Kinder durch Stuttgart mit dem Fahrrad fahren lassen? Derzeit schließt die Verkehrsinfrastruktur viele Menschen vom Radverkehr aus. Fahrradfahren, das ist in Stuttgart noch immer nur etwas für eine kleine Gruppe und verlangt einiges an Erfahrung und Mut. Dabei ist Radfahren eine schnelle, kostengünstige und platzsparende Art der Fortbewegung, die seit dem Aufkommen der Pedelecs auch für Menschen mit jedem Fitnessstand zugänglich ist. In Zeiten der Energiewende, des Klimawandels und der Feinstaubbelastung ist die Förderung des Radverkehrs, im Verbund mit ÖPNV und Fußverkehr, eine konsequente Antwort für eine nachhaltige Mobilitätswende. Die Verkehrssicherheit muss erhöht und ein faires Miteinander im Verkehr erreicht werden. In einer lebenswerten Stadt muss der öffentliche Raum für alle erfahrbar und nutzbar sein. Alle Stuttgarterinnen und Stuttgarter sollen sich frei und sicher in einer gesunden Umgebung bewegen können.

Stuttgart rollt in eine bessere Zukunft

Die Initiative *Stuttgart rollt* - Radentscheid Stuttgart arbeitet für ein lebenswertes Stuttgart mit verbesserten Bedingungen für den Radverkehr – damit der gesamte Verkehr in Stuttgart wieder rollt! Im Moment formulieren wir die einzelnen Forderungen konkret aus und bauen Organisationsstrukturen auf. Dabei setzen wir auf die Zusammenarbeit mit Freiwilligen und Verbänden. So können wir bereits im Frühjahr 2018 mit dem Sammeln von 20.000 Unterschriften starten, die wir zum Ende des Jahres an die Stadtverwaltung übergeben wollen. Dann ist es an der Stadtverwaltung, die Wahl des Bürgerentscheids auszurichten.

Bis dahin gibt es noch viel zu tun. Dabei mitmachen und helfen

Von oben nach unten:
Stuttgart rollt **- Radentscheid Stuttgart trifft sich alle zwei Wochen im Radhaus Ost. Foto: Thijs Lucas**

Die Stadt Stuttgart verlangt Radfahrern einiges an Durchaltevermögen ab: Hier werden Fahrradfahrer über unzählige Treppenstufen umgeleitet. Foto: Rainer Dobrinkat

kann jeder. Wir treffen uns alle zwei Wochen im Radhaus Ost. Dazwischen arbeiten wir in 12 verschiedenen Arbeitsgruppen.

Auch wer keine Zeit hat regelmäßig zu helfen, ist trotzdem herzlich willkommen! Man kann uns bei einzelnen Aktionen unterstützen, Unterschriften auf der Königsstraße sammeln... wir freuen uns über jeden.

Termine und Infos gibt es derzeit noch über den Zweirat auf
- **Facebook: https://www.facebook.com/Zweirat0711/**
- **Twitter: https://twitter.com/zweirat0711**

Gesucht werden noch Sammelstellen für die Unterschriftenlisten. Kennen Sie ein Geschäft, das vielleicht bereit wäre, Unterschriftenlisten auszulegen? Ihr Bäcker oder Ihr Zeitschriftenladen? Sind Sie Inhaber eines Geschäfts oder Büros und würden in Ihren Räumlichkeiten eine Unterschriftenliste auslegen? Bitte kontaktieren Sie uns unter: unterschriften@radentscheid-stuttgart.de

Auf geht's – sorgen wir gemeinsam dafür, dass Stuttgart wieder rollt!
Für die Initiative *Stuttgart rollt* - Radentscheid Stuttgart:
Dr. Bärbel Wittich

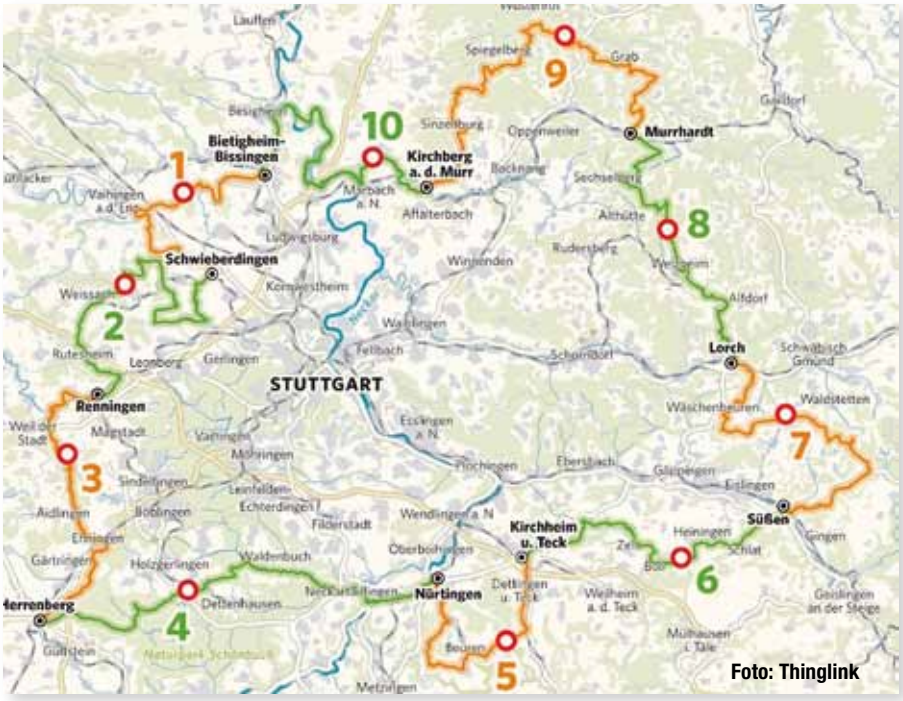
Gute Radinfrastruktur gibt es leider nicht umsonst.
Gerade zum Start können wir jeden Cent gebrauchen.

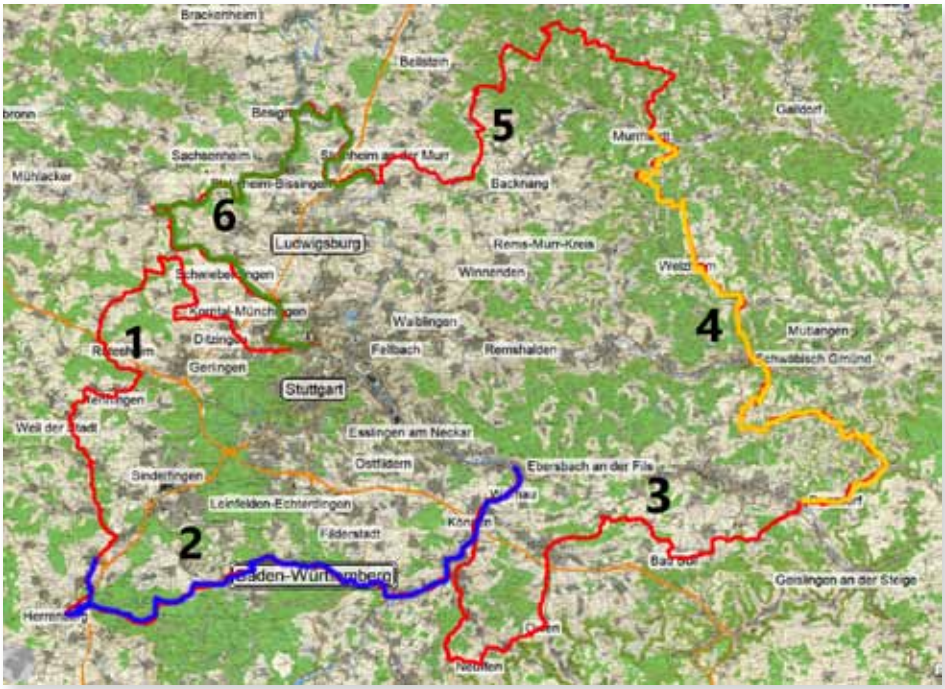
Spendenkonto	
Kontoinhaber:	**ADFC Baden-Württemberg**
Bank:	**GLS Bank**
IBAN:	**DE60 4306 0967 7030 7323 01**
Betreff:	**Radentscheid**

Ein großer Rundkurs um Stuttgart

Bei den vorbereitenden Überlegungen für das Jahresprogramm – Welche Touren könnte man anbieten? – fiel mir eine Klarsichthülle mit alten Zeitungsausschnitten in die Hände. Auf diesen waren die Informationen über die Fahrradtouren, die die Stuttgarter Zeitung in Zusammenarbeit mit VVS im Jahr 2010 angeboten hatten; es war damals ein großartiger Rundkurs mit 12 Einzeletappen um Stuttgart herum. Wir waren diese Touren über drei Jahre nur nach dem Kartenmaterial, das man sich von der Homepage der Zeitung herunterladen konnte, gefahren. Bei späterem nochmaligen Fahren einzelner Etappen mit Navigationsgerät wurden die Unzulänglichkeiten des Kartenmaterials deutlich.

Beim Sichten dieser Zeitungsausschnitte erinnerte ich mich, dass 2014 wieder ein Rundkurs angeboten worden war, diesmal deutlich kürzer. Von den 10 Etappen des Rundkurses 2014 waren wir schon einzelne





gefahren. Es entstand die Idee, doch einmal durchzuspielen, ob man den ganzen Rundkurs in einem Jahr fahren könnte.

Die 2014 angebotenen Etappen waren für Tagestouren meist etwas zu kurz. Also fügte ich die Etappen aneinander und teilte sie so, dass 6 Tagestouren entstanden. Beim Vorfahren stellte sich heraus, dass es sinnvoll ist, an einigen Stellen Modifikationen vorzunehmen. Es waren Steigungen eingebaut, die selbst für ein Bike mit E-Unterstützung nicht unproblematisch gewesen wären. Auch entschied ich mich für einen Start- und Zielpunkt in Stuttgart.

So entstanden folgende Touren:

1. Von Feuerbach nach Gärtringen (27.5.2018)

Wir starten den Rundkurs um Stuttgart am Bahnhof in Feuerbach. Über Wolfbusch und Giebel gelangen wir nach Ditzingen. In einem großen Bogen vorbei an Rutesheim geht es weiter nach Renningen. In Weil der Stadt ist dann eine Einkehr vorgesehen. Über Grafenau kommen wir dann nach Gärtringen, von wo die Rückfahrt angetreten wird.

2. Von Gärtringen nach Plochingen (31.5.2018)

Von Gärtringen aus fahren wir nach Herrenberg und dann im Sommertal durch den Herrenberger Stadtwald, der schon zum Schönbuch zählt. Von der Lausterer Eiche kommen wir über Schaichhof nach Weil im Schönbuch. Da in dem Café bei Ritter-Sport in Waldenbuch meist sehr viel los ist, entscheiden wir spontan, ob wir dort einkehren oder einige Kilometer weiter an der Burkhardtsmühle. Im schönen Aichtal kommen wir dann nach Nürtingen und am Neckar nach Plochingen. In der Fischerhütte hinter Wendlingen ist dann noch einmal eine Pause vorgesehen

3. Von Plochingen über Neuffen nach Kirchheim und weiter nach Süßen (17.6.2018)

Am Neckar fahren wir von Plochingen nach Nürtingen. Von dort geht es über Frickenhausen und Kohlberg nach Neuffen. Über Beuren erreichen wir Owen. Mittagspause ist in Kirchheim. Im zweiten Teil der Tour fahren wir durch eine sehr schöne Landschaft nach Bad Boll und weiter ins Filstal nach Süßen.

4. Süßen – Kaiserberge – Lorch – Welzheimer Wald – Murrhardt (29.7.2018)

Die Tour führt von Süßen zu den Kaiserbergen und an diesen entlang bis Wäscherhof. Auf diesem Weg gibt es viele tolle Panoramen zu sehen. Am Wäscherschloss vorbei fahren wir hinunter nach Lorch. In diesem schönen Tal gibt es eine Mittagspause. Von Lorch geht es hinauf in den Welzheimer Wald, über Welzheim zum Ebnisee und von dort hinunter ins Murr-Tal bis Murrhardt.

5. Von Murrhardt nach Benningen/Neckar (23.9.2018)

Von Murrhardt geht es über Steinberg und Mannenweiler hinauf nach Grab, von dort weiter über Großerlach nach Spiegelberg, wo die Mittagspause eingeplant ist. Über Kleinaspach gelangen wir wieder in das Tal der Murr und über Kirchberg und Steinheim an den Neckar.

6. Von Benningen/Neckar nach Feuerbach (7.10.2018)

Die letzte Etappe des Rundkurses um Stuttgart herum verläuft zunächst von Benningen bis Besigheim am Neckar. Nach der Besichtigung der schönen Altstadt von Besigheim fahren wir weiter an der Enz bis Enzweihingen, wo die Mittagspause vorgesehen ist. Von Enzweihingen geht es hinauf nach Hochdorf, vorbei an den Keltengräbern nach Schwieberdingen und über Korntal-Münchingen nach Feuerbach.

Paul-Werner Schreiner

Ebnisee

Herbst im Welzheimer Wald

Stuifen im Herbst

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

Radurlaub Andalusien
GENUSSRADELN MIT KULTUR
AM SCHÖNSTEN ORT SPANIENS
www.radurlaub-conil.com
Telefon: 0152 - 535 779 32

Familientour-Pause unterwegs

Neue Familientouren 2018

Auch in diesem Jahr kann der ADFC Stuttgart, neben der schon bewährten Tour von Matthias Pfaff „Talkrabbe(ln) vom Feuerbach zum Neckar“, zwei weitere Familientouren anbieten. Diese sollen hier kurz vorgestellt werden.

Am Sonntag, den 22. April findet die Familientour zum Tierpark Nymphaea statt. Wir treffen uns um 10 Uhr in Degerloch an der Endhaltestelle der Zahnradbahn und radeln an der Körsch entlang auf die Neckarinsel Oberesslingen. Dort besuchen wir den Tierpark Nymphaea. Der Eintritt beträgt für Erwachsene 4 EUR und für Kinder 1,50 EUR.

Am Neckar entlang radeln wir nach Stuttgart zurück. Für alle, denen die bis dahin zurückgelegten Kilometer reichen, ist die Rückfahrt auch mit der S-Bahn möglich. Die gesamte Strecke umfasst etwa 40 Kilometer.

Die zweite Familientour führt am Sonntag, den 17. Juni ins Brezelmuseum in Erdmannhausen bei Marbach. Wir starten um 9.30 Uhr am Bahnhof Feuerbach und radeln entlang des Feuerbachs nach Mühlhausen und weiter am Neckar entlang nach Erdmannhausen. Dort besuchen wir das Brezelmuseum, bekommen eine Führung und backen unsere eigenen Brezeln. Die Kosten betragen pro Familie etwa 12 EUR. Die Rückfahrt führt über Ludwigsburg und das Lange Feld. Wem die gesamte Tour zu lang ist, kann auch kürzere Teilstrecken auswählen. Möglich ist der Start ab Remseck (Treffpunkt um 10.45 Uhr an der Endhaltestelle der Stadtbahn U12 Neckargröningen Remseck) oder die Rückfahrt mit der S-Bahn ab Marbach oder Ludwigsburg.

Eine Anmeldung zu beiden Touren ist nicht notwendig. Wir radeln bei (fast) jedem Wetter.

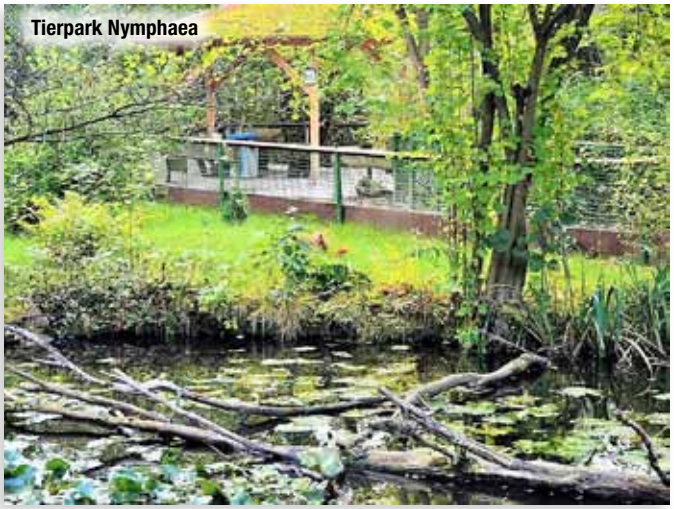
Bitte denken Sie an Proviant, Getränke und Sonnenschutz. Spielplatzpausen und eine Einkehr im Biergarten oder Eiscafé sind ebenfalls geplant.

Annette und Stefan Tumback

Weitere Informationen zu den Touren gibt es bei

Annette und Stefan Tumback
(0711 5050649, stefan.tumback@adfc-bw.de) und
Matthias Thum
(0711 808387, matthias.thum@adfc-bw.de)

Brezelmuseum Erdmannhausen



Tierpark Nymphaea

Fjorde und Fjells

Ich hatte gar nicht gleich gemerkt, dass Hermann nicht mehr hinter mir im Windschatten fuhr. In dem Wissen, dass wir den Höhepunkt der Strecke gleich erreicht haben müssten, hatte ich weiter fest reingetreten. Jetzt sah ich, dass mein Mann 50 m hinter mir war und stoppte. Langsam kam er näher. „Ich kann so nicht weiterfahren. An meinem linken Schienbein hab ich beim Treten plötzlich wahnsinnige Schmerzen, ich weiß nicht was das ist“, klagte er - also erst mal Pause. Sollte das schon das Ende unserer Herausforderung sein? Klar hatten wir vorher schon darüber geredet, dass bei einem größeren Problem einer allein weiterfahren würde. Aber das wäre ein trauriges Ende unserer bis dahin so gelungenen Radreise gewesen....

Im Winter davor hatte Hermann mich mit der Idee überrascht, zwei Wochen Pfingsturlaub in Norwegen zu verbringen. Wir würden aber nicht wie bei früheren Radreisen mit schwer beladenen Tourenrädern von Ort zu Ort fahren und auch nicht wie in den letzten Jahren mit Rennrad-Tagestouren von zwei oder drei festen Standorten aus, sondern die beiden Arten verbinden: also Etappenfahrt auf den Rennern mit leichtem Gepäck - und Norwegen deshalb, weil sich da als letzte Etappe eine spezielle Unternehmung anbot. Nach anfänglicher Skepsis konnte auch ich mich für das Vorhaben begeistern und machte mich an die Planung, suchte Reiseberichte im Internet, erstellte GPS-Routen nach der Grobplanung auf den von Hermann weiterhin favorisierten Papierkarten. Den durchaus lohnenswerten Süden Norwegens sparten wir uns, wir waren dort vor einigen Jahren schon mit kleinen Kindern und Wohnwagen unterwegs gewesen (Rennräder natürlich dabei). Jetzt war eine Fjord-Fjell-Tour mit Trondheim als (Zwischen-) Ziel angedacht.

Anfang Juni ging es los. Die Räder kamen für den Flug nach Oslo demontiert in große Taschen, die restlichen vielleicht 15 kg Gepäck fanden Platz in 2 Lowrider-Taschen und einer Gepäckträgertasche. Wir konnten das Hotelpersonal unserer ersten Unterkunft am Flughafen überreden, die großen Radtransporttaschen zu verwahren und am 3. Juni die erste Etappe starten. Auf dem Weg Richtung Numedal war Hermann besonders auf die größte Skiflugschanze der Welt in Vikersund gespannt, viel Zeit zur Besichtigung blieb uns aber nicht. Die Unterkunft in einem gemütlichen Hotel in Lampeland war vorgebucht und ein längerer Naturstraßenabschnitt kostete doch einige Zeit.

Der Blick aus dem Fenster am nächsten Morgen: Nieselregen! Trotzdem nahmen wir uns die Zeit, an einigen der berühmten norwegischen Stabkirchen anzuhalten. Weil in einer davon eine Taufe stattfand, konnten wir bei der Gelegenheit auch die norwegische Tracht bewundern, in der manche Festgäste gekleidet warten. Im weiteren Verlauf wurde das Wetter besser und die Route bergiger. Erstmals kamen wir aufs Fjell und knackten die 1000 m-Marke. Ziel war der Wintersportort Geilo.

Am relativ preisgünstigen Hotelbuffet konnten wir am Abend die Speicher für den nächsten Tag wieder auffüllen.

Bei sonnigem Wetter nahmen wir wohlgemut die nächste Etappe in Angriff. Sie sollte uns über einige Höhen und durch dünn besiedeltes Gebiet führen. Deshalb peilten wir nach knapp 40 km auch schon ein in der Karte verzeichnetes „Kro“ an, um uns zu stärken. Leider war die Gaststätte geschlossen und wir wären wohl auf den nächsten 50 km auf unsere Notriegel angewiesen gewesen, wenn, ja wenn uns nicht ein Defekt ereilt hätte. Mit einem „Pling“ verabschiedete sich eine Speiche von Hermanns hinterem Campagnolo-Systemlaufrad. Und wenn eine von so wenigen Speichen fehlt, ist der Schlag im Hinterrad be“acht“lich! Die Laune war am Tiefpunkt. Wo bekommt man in Norwegen ein Campagnolo-Hinterrad? Google wusste es natürlich: In Oslo! Blieb uns also nichts anderes übrig, als uns zum nächsten (40 km entfernten) Bahnhof aufzumachen.

Ich radelte los, Hermann fand mit seinem Rad zum Glück unerwartet schnell eine Mitfahrgelegenheit im Volvo eines freundlichen Ehepaares.

Einen geöffneten Radladen fanden wir nach fünf Stunden Bahnfahrt in Oslo nicht mehr, aber wenigstens ein günstiges Mini-Hotelzimmer. Und da wir schon mal da waren, schauten wir uns den großartigen Opernbau an und zählten beim Burrito-Essen die vorbeifahrenden Teslas und anderen Elektroautos. Da kommt man dank Subventionierung in Norwegen auf einen ganz ordentlichen Prozentsatz. Mit E-Mobilen zahlt man keine Park-, Maut- und manchmal auch keine Fährgebühren und spart beim Kauf die 23% Mehrwertsteuer. Hin und wieder kamen Foodora-Radkuriere mit pinken Fahrradhelmen Burritos abholen. Dabei musste ich an den Sohn eines Stuttgarter ADFC-Aktiven denken: Er ist für die Farbgestaltung des Essenslieferunternehmens verantwortlich.

Pünktlich zur Ladenöffnung standen wir anderntags vor einem Radgeschäft, dessen Angestellter uns gleich ein paar Häuser weiter zur zugehörigen „Verksted“ schickte. Tatsächlich war der Mechaniker zuversichtlich, dass er die richtige Speiche hätte und uns eine Stunde später wieder ein fahrbereites Rad übergeben könnte. Und so kam es dann auch. Wir hatten zwischenzeitlich schon überlegt, wie wir die Route an die geänderten Umstände anpassen könnten. Zunächst setzten wir uns nochmal in den Zug in Richtung Norden und zwei Stunden später in Gjovik dann wieder auf die Räder. Alle schon vorgebuchten Unterkünfte (bis auf die letzten beiden) stornierten wir und fanden im weiteren Verlauf auch kurzfristig meist über eine Buchungs-App passende Herbergen. An diesem Tag war es eine feudale Hütte auf einem Campingplatz in Fagernes an einem schönen See.

Die beiden folgenden Tage waren gekennzeichnet von einsamen Bergregionen, tosenden Wasserfällen, spektakulären serpentinenreichen Abfahrten und stillen Fjorden. Die Route führte uns über das Jotunheimen-Gebirge und an der weltbekannten Stabkirche von Lom vorbei. Tags darauf kamen wir mit kräftig Rückenwind aufs schneebedeckte Fjell und entlang an Seen mit schwimmenden Eisschollen. Ein Genuss war dann die Abfahrt nach Geiranger mit dem atemberaubenden Postkartenblick auf den Fjord, ganz stilecht mit Kreuzfahrtschiff vor der Anlegestelle - in der Tat sehr faszinierend, auch wenn mein Auge schon wieder die Zickzackstraße auf der anderen Seite des Fjords erblickt hatte. Etwas ausgeruht und gestärkt fuhren wir also wieder nach oben und wieder runter zum nächsten Fjord sowie zur ersten Fährüberfahrt unserer Reise. Anschließend waren erneut 800 Höhenmeter zu überwinden, an deren Ende uns das Highlight der ohnehin landschaftlich schon so außergewöhnlichen zwei Tage erwartete: der Trollstigen - unglaublich, welche Trasse die Straßenbauer da in die Wand gehauen und gesprengt hatten: Mehrmals führen Brücken über tosende Wasserfälle, eng legen sich die Serpentinen übereinander an den Hang. In ruhiger Abendstimmung kurbelten wir noch von Andalsnes am Fjord entlang bis zu unserem Campingplatz, wo wir todmüde ins Bett sanken.

Am nächsten Morgen machten wir buchstäblich ein Fass auf (unsere rustikale Unterkunft nämlich) und blickten auf einen strahlend blauen Himmel. Da wir auf dem Campingplatz keine Frühstücksmöglichkeit hatten, nutzten wir eine halbe Stunde später die Wartezeit am Fährhafen für einen Kaffee und Imbiss. Der nächste Fjord konnte leider nicht per Fähre überwunden werden und der 5 km lange Meerestunnel ist für Radler gesperrt. Also mussten wir außen herumfahren, waren ja nur knapp 50 km. In Bud dann sahen wir erstmals das offene Meer. Während der nächsten Tage waren wir immer in Küstennähe unterwegs, auf dem berühmten Atlanterhalfsvegen mit seinen spektakulären Brücken, der uns bei beständigem Nieselregen aber gar nicht so beeindruckte. Da nach dem Bau des Meerestunnels der Fährbetrieb nach Kristiansund eingestellt worden war, verbrachten wir am Nachmittag anderthalb Stunden im Buswartehäuschen am Tunneleingang, bis wir den Busshuttle nutzen konnten. Kristiansunds Stadtlage auf einer Insel ist außergewöhnlich. Gerne quartierten wir uns dort ein und ließen uns am Abend ein vorzügliches Fischgericht schmecken.

Eine Fähre und viele Brücken, so könnte man den nächsten Tag beschreiben. Das Wetter war bis auf einen Regenschauer während unserer Kaffeepause endlich mal richtig sonnig und die Route nur leicht hügelig. Das hatte zur Folge, dass wir gut vorankamen und schon an diesem Abend Trondheim erreichten. Neun ereignisreiche Tage mit insgesamt über 1200 km lagen hinter uns.

Aber es war erst Sonntag, und das große Event sollte ja erst am darauffolgenden Samstag stattfinden. Kurz überlegten wir, noch weiter nach Norden zu fahren, aber ein Blick auf den Wetterbericht ließ das nicht sehr ratsam erscheinen. Stine und Trond (ja, der hieß tatsächlich so) vermieteten uns über airbnb für ein paar Tage ihr Gästezimmer und wir erfuhren bei Frühstücksgesprächen so allerlei über die norwegische Gesellschaft.

Trondheim gefiel uns ausgesprochen gut, die Stadt hat einiges übrig für Radfahrer. So existiert an einer steilen Straße ein Fahrradlift. Der Radler bleibt dazu auf seinem Gefährt sitzen, stellt den rechten Fuß aber auf ein Metallteil, das nach Knopfdruck auf einer Schiene nach oben läuft. Mir war das ein bisschen zu heikel, zumal da auch immer neugierige Touristen zuguckten. Hermann schaffte es aber schon beim zweiten Versuch.

Die Top-Sehenswürdigkeit in der Stadt ist der Nidarosdom, im Wesentlichen erbaut zwischen 1150 und 1320, nach mehreren Bränden und Zerstörungen häufiger wiederaufgebaut, und 2001 endgültig fertiggestellt. Bei einem abendlichen Konzert (Abschlussprüfung von Absolventen der Musikhochschule) konnten wir dort großartiger Orgelmusik lauschen. Lohnende Spaziergänge in Trondheim führten uns noch auf die Festung und über die alte rote Stadtbrücke in den Stadtteil Bakklandet mit seinen alten Holzhäusern. Die weitere Umgebung erkundeten wir in zwei Tagestouren, bis wir dann ab Donnerstag das taten, was unsere laufbegeisterte Tochter vor ihren Wettkämpfen immer als „tapern“ bezeichnet.

Die meisten Leser haben es sicher schon erraten: Wir wollten zum Abschluss am „Stykeproven“ teilnehmen, dem traditionsreichen

Radrennen über 540 km (zum überwiegenden Teil auf der E6) von Trondheim nach Oslo. Die Teilnehmer werden je nach anvisierter Fahrtzeit in ca. 30-köpfige Gruppen eingeteilt und mit einem Abstand von fünf Minuten ins Rennen geschickt. Wer sich mehr Zeit lassen will, kann auch schon am späten Freitagabend starten. Und die richtig schnellen norwegischen Radclubs, die ohne Pause durchbrettern und um den Sieg fahren, starten ab 4 Uhr in der Frühe. Ich war am Morgen ziemlich aufgeregt, während mein Gatte, durch frühere Teilnahmen schon erfahren, die Ruhe weghatte. Nachdem wir unser Gepäck beim Transport-LKW abgegeben hatten, wurde es dann aber ein bisschen knapp zum Start unserer 7-Uhr-Gruppe.

Bei den „Normalos“ wie uns mischen sich die Gruppen zwangsläufig im Verlauf der Strecke, auch schon allein durch unterschiedlich lange Futterpausen. Von den neun Verpflegungsstellen hatten wir grad mal zwei hinter uns, als bei Hermann die eingangs geschilderten Probleme auftraten. Aber oh Wunder: Nach zehn Minuten war der Schmerz wieder weg, und wir konnten weiterfahren. Zwar hatten wir dadurch unsere Gruppe verloren und mussten nach der langen Abfahrt im folgenden Flusstal halt häufiger im Wind fahren, aber das war nicht so tragisch. Ein kurzer Schauer ging genau dann nieder, als wir uns wegen brennender Fußsohlen an einer Kontrollstelle ein bisschen länger aufhielten. Kurz danach hängten wir uns an eine überholende britische Truppe und konnten so wieder Kräfte sparen. Irgendwann mussten wir sie dann ziehen lassen. Ein Holländer gesellte sich aber zu uns, sodass wir die letzten 150 Kilometer zu dritt fuhren. Mittlerweile wurde es auch dämmrig, aber ganz dunkel wird es so weit im Norden um diese Jahreszeit ja nie. Und auch um 2 Uhr nachts standen an jedem völlig verkehrsfreien Kreisverkehr noch Helfer, die für den Fall der Fälle eine ungebremste Einfahrt ermöglicht hätten. Auf der ganzen Strecke ist mir nur ein unfreiwilliger Stopp in Erinnerung: an einer Baustellenampel. In der Nähe von Oslo wurde sogar eine Spur auf der Autobahn für uns reserviert.

Und dann endlich: Nach knapp 20 Stunden Fahrt (darunter insgesamt zwei Stunden Pause) überquerten wir kurz vor 3 Uhr überglücklich die Ziellinie - erschöpft, aber immer noch voller Adrenalin und nicht müde. Trotzdem war es schön, dass das Hotel nur wenige Schritte entfernt war. „Where can we put our bikes?“ “Sorry, there’s no more space in the garage. Could you please take them into your room?“ Aber gerne doch, dachten wir, haben sie sich ja irgendwie auch verdient heute.

Der Rest ist schnell erzählt: Bei herrlichem Sommerwetter verbrachten wir den Sonntag noch am Oslofjord und im ansprechenden neu gestalteten Hafenviertel Akerbrygge, bevor wir ins Flughafenhotel aufbrachen und die Räder wieder flugtauglich verpackten. Etwas Wehmut war dann schon dabei, als der Flieger tags darauf abhob....

Monika Koch-Gröber

Außer Vogesen nix gewesen

Das klingt erst mal abwertend, aber es ist so positiv gemeint wie wahr.

oben:
Route des Crêtes – auch ein Eldorado für Wanderer

Meine beiden Radel-Kurzurlaube letztens Jahres habe ich ausschließlich im französischen Mittelgebirge verbracht und ich bedaure keinen Tag davon. Nur wie kommt man zu einer solchen Planung? Zum einen fahre ich jedes Jahr mit zwei bis drei Freunden eine Sommertour mit wechselnden Zielen; wegen der Anreise suchen wir gerne einen „Bahnanschluss“. Zum anderen teste ich auch gerne meine (verbliebene) Leistungsfähigkeit aus und schließe mich einer „Quäl-dich“-Tour an (www.quaeldich.de). Terminlich und von der Auswahl her gefiel mir das Vogesenangebot am besten.

So fuhr ich an Himmelfahrt mit Rennrad und Rucksack nach Basel (eine Freundin besuchen) und von dort im Direktzug an Mulhouse vorbei mitten ins Elsass. Das war schon dramatisch – niemand hätte für möglich gehalten, wie viele hundert Schweizer just zu Himmelfahrt ins Elsass reisen. Wäre der Zug mit mir nicht in Basel gestartet, ich hätte wie viele andere unterwegs keine Chance gehabt, samt Rennrad in die „Sardinenbüchse“ einzusteigen.

Zum QuälDich-Treffpunkt in Wintzfelden fuhr ich einige Kilometer bergauf und konnte mich sodann – gepäckfrei – der ersten Nachmittagsrunde mit einem Dutzend Rennradbegeisterten anschließen. Die ging aber auch gleich zum Grand Ballon und anschließend über Le Markstein wieder ins Basislager zurück (etwa 60 km). Das wären für den Durchschnittstouristen oder Wintersportler schon die Highlights gewesen. Aber QuaelDich ist dafür bekannt, dass landschaftlich reizvolle, vielfach unbekannte und somit verkehrsarme Strecken ausgesucht werden. So blieben für das verlängerte Wochenende noch einige sehr interessante und erholsame (naja) Routen übrig. Ohne auszuschweifen nenne ich da mal die 100 km-Runde „Liebliches Pays Welche“ mit einigen Pässen um die 700 Höhenmeter und der Durchfahrt durch Kaysersberg oder anderntags „Um den Vogesenhauptkamm“ einschließlich der wenig bekannten Täler und Seen westlich der Route des Crêtes sowie dem obligatorischen Abstecher zu Le Hohneck (großartiger Ausblick). Schön wäre am Abschlusstag noch der Ausflug zum Petit Ballon gewesen, aber mir bis am Sonntag nochmal 1660 Höhenmeter antun? Das konnte getrost die „Leistungsgruppe“ unternehmen. Ich fuhr die landschaftlich attraktive Abschiedsrunde mit der „Dolce Vita“-Gruppe durchs Münstertal und am Kriegsdenkmal Le Linge vorbei.

Im August ging es dann weiter, aber unter sehr unterschiedlichen Bedingungen: nur zu dritt – gemeinsame Anreise via Karlsruhe in die Nordvogesen (Wissembourg) und keine feste Unterkunft. Wir suchten uns von Tag zu Tag eine Route gen Süden, jede Unterkunft ergab sich – mit modernen Medien möglich – erst spontan. Da sich die Nordvogesen über eine überschaubare Strecke ausdehnen, liegt das Augenmerk der Routenplanung im Heraussuchen der vermeintlich hübschesten (und autoarmen) Strecke. Ich finde, wir konnten nur wenig falsch machen, wobei die Anzahl der zu meisternden Kämme natürlich unserem Trainingsstand entsprechen musste. Auch bei „höchstens“ 500 m ü. NN läpperte sich einiges zusammen, nämlich 1200 Höhenmeter. Das war bei herrlichstem Sommerwetter jedoch keine zu harte Nuss. Saverne war als zweites Etappenziel war gesetzt, weil renommiert und mit Pensionen gesegnet. Dass gerade am Wochenende ein Festival lief, machte den Aufenthalt interessant, aber die Zimmersuche aufwändig.

Die Überführung in die Südvogesen bestritten wir auf der erstaunlich verkehrsarmen D218, immerhin nur 25 km von Straßburg entfernt und mit viel Blick ins Rheintal.

Nach einer entspannten Durchfahrt durch das Bruche-Tal galt es

Bergpanorama von Le Hohneck aus

oben:
Liebliches Pays Welche

aber letztlich noch fast 1000 m ü. NN zu erklimmen (Neuntelstein) – kurz vor dem 3. Etappenziel Le Hohwald.

Über den Col de Kreuzweg und Col de Fouchy steuerten wie das bekannte (nicht sonderlich attraktive) Sainte Marie aux Mines an, wobei wir das bekannte Château de Haut-Koenigsbourg links liegen ließen. Nach einem Päuschen kraxelten wir nachmittags dann zum Col des Baganelles hoch, womit wir die Route des Crêtes erreichten. Mit einer letzten Kraftanstrengung erreichten wir den Col de la Schlucht und ließen uns direkt an der Kreuzung (Hauptstraße nach Colmar) in die Betten des – wortwörtlich – „Chalet“ fallen.

Für den nächsten Tag beschlossen wir einen gepäckfreien Roundtrip, der uns entlang der Route des Crêtes zu Le Hohneck, Le Markstein und bis zum südlichsten Punkt Grand Ballon brachte. Die Rückfahrt enthielt die wirklich grandiose 15 km-Abfahrt vom Markstein zum Stausee am Ventron bzw. nach Wildenstein, die auch bei QuälDich im Programm stand. Jetzt im August war die Mittags-Stauwärme im engen Tal allerdings kaum auszuhalten und wir „freuten“ uns über den steilen Aufstieg durch ein nahezu verlassenes Waldgebiet Richtung Hohneck. Nur 80 km, 1400 Höhenmeter ohne Gepäck, mit gerstenschwangerem Ausklang auf der Chalet-Terrasse – fast ein Ruhetag!

Noch bequemer wurde es am Morgen darauf, weil wir die Route de Crêtes verließen und uns ins Rheintal stürzten.

16 km Abfahrt auf der gut ausgebauten D417 nach Munster; aber bevor wir über den Col de Firstplan „mein“ Himmelfahrt-Quartier in Wintzfelden ansteuerten, wollte ich den Freunden noch etwas vom hübschen Pays Welche zeigen, wie ich es kennengelernt hatte. So schloss sich für mich der Kreis um zwei Radurlaube, denn am Schlusstag radelten wir nur noch flach nach Freiburg, um dort mitten ins Chaos um den eingestürzten Bahntunnel zu geraten. Welches nun der schönere Radurlaub in Les Vosges war – qui sais?

Matthias Pfaff

30 JAHRE FAHRRADBÜRO

Kaum, zu glauben – in diesem Jahr wird unser Fahrradbüro 30 Jahre alt. Wer wie ich damals schon dabei war weiß – es war eine schwere Geburt. Endlich, im Mai 1988 konnten wir den Raum in der Breitscheidstraße beziehen und unser „Fahrradbüro“ eröffnen.

Die ersten Jahre wurden die Öffnungszeiten (Mittwochabends und Samstagvormittag) von einem ganzen Team nur ehrenamtlich betreut. Manchmal waren mehr Berater da als Kunden. Das Fahrradbüro entwickelte sich für den Verein zum Treffpunkt und war Ausgangspunkt vieler Aktivitäten.

Mit Wolfgang Nicke wurde das Fahrradbüro Anfang der 90iger zum ersten Mal „professionell“ besetzt. Wolfgang kam über das Arbeitsamt als „Arbeitsbeschaffungsmaßnahme“.

Im November 1993 hat dann Claudia Thaler den Job übernommen. Claudia kannte alle Höhen und Tiefen im ADFC, mal als Vorsitzende des Bezirksvereins, mal als Redaktionschefin unserer damaligen Mitgliederzeitschrift. Sechs Jahre lang hat sie die Arbeit im Fahrradbüro geprägt.

In dieser Vor-Internet-Zeit entstanden auch die „Wo-steht-was“-Ordner um bei der Beratung die Suche nach Antworten zu erleichtern. Aus elf Fachzeitschriften waren dort in 38 Rubriken (von A wie Abstellanlagen bis W wie Werkzeug) Artikel mit Stichpunkten bzw. Kurzinhalt erfasst. Am Schluss (Ende 1999) waren es etwa 4500 Artikel aus fast 20 Jahren Fahrrad-Fachliteratur. Ein zweiter, vergleichbar aufgebauter Ordner befasste sich mit Radreisen.

Auf Claudia folgte für zwei Jahre Biggi Häussler bevor 2001 Peter Beckmann seinen Dienst im Fahrradbüro antrat. Peter ist Anfang dieses Jahres nach sechzehn langen Jahren vom Fahrradbüro des Stuttgarter Kreisverbandes zum Landesverband gewechselt. Versteht sich von selbst, dass keiner so wie er das Fahrradbüro gestaltet und geformt hat. Aber auch keiner vor ihm musste mit so viel Veränderungen zurechtkommen.

Während in der ersten Hälfte seiner „Amtszeit“ das Fahrradbüro nahezu die einzige unabhängige Informationsquelle rund ums Fahrrad war, werden jetzt die Infos von Jedermann aus dem Internet besorgt. Der eigentliche Beratungsbedarf ist drastisch zurückgegangen. Vor knapp zwei Jahren musste Peter auch noch den Umzug des Fahrradbüros stemmen und sich von manch liebgewonnenen Dingen trennen.

Immer mehr stellte sich die Frage, ob das Fahrradbüro in der bisherigen Form noch zeitgemäß ist. Auch der Versuch, das Beratungsangebot zeitweise in die Stuttgarter Fahrradstationen zu verlagern, ist mangels Nachfrage gescheitert.

Wir haben uns nun den Zeichen der Zeit angepasst. Nach dem Wechsel von Peter zum Landesverband betreut nun Sabine Weissinger das Fahrradbüro – mit deutlich reduzierten Öffnungszeiten. Das Fahrradbüro wandelt sich dabei eher zur Geschäftsstelle des Kreisverbandes.

Es wird spannend, wie es mit dem Fahrradbüro weitergeht – sicher anders als in den letzten 30 Jahren.

Neue Öffnungszeiten des Fahrradbüros:
Nachdem der Beratungsbedarf im Fahrradbüro deutlich nachgelassen hat, haben wir die Öffnungszeiten der Nachfrage angepasst. Zu erreichen ist das Fahrradbüro jeden Mittwoch zwischen 17 und 19.30 Uhr (nahezu parallel zu den Öffnungszeiten der benachbarten ADFC Selbsthilfewerkstatt) im Umweltzentrum (Rotebühlstraße 86/1, 70178 Stuttgart).

Cornelius Gruner

Das Fahrradbüro des ADFC Stuttgart

Anschrift: Umweltzentrum
Rotebühlstraße 86/1
70178 Stuttgart

Telefon: 0711 636 86 37, 0152 07 26 90 31

Öffnungszeiten und Schließung

Mittwoch 17 bis 19.30 Uhr
Ferien: 17. 12. 2018–6. 1. 2019

Rückblick auf das Radtouren-Jahr 2017

Das im Frühjahr 2017 erschienene Touren-Jahresprogramm des ADFC Stuttgart beinhaltete neben verschiedenen Veranstaltungen 70 Radtouren; dazu wurden an drei Stellen regelmäßige Feierabendtouren angeboten. Die Touren wurden von etwa 23 Tourenleitern vorbereitet und durchgeführt. Den Tourenleitern sei an dieser Stelle ganz herzlich für ihren Einsatz gedankt.
Von den 70 angebotenen konnten 67 gefahren werden.

Diese teilen sich auf in

- **35 Ganztagestouren**
- **13 Halbtagstouren**
- **2 Familientouren**
- **1 Tour über 5 Tage**
- **12 Stadtteil-/Neubürgertouren**
- **4 Mountainbike-Touren**

Von den 62 angebotenen Feierabendtouren konnten 47 durchgeführt werden.

Insgesamt sind bei den Touren etwa 1122 Teilnehmer mitgefahren; davon waren (ohne die Feierabendtouren) 539 ADFC-Mitglieder und 155 Nicht-Mitglieder. Das Tourenangebot umfasste knapp 4150 km. Die Teilnehmer sind dabei insgesamt über 60.000 km geradelt.

Die Tourenerfassung des Bundesverbandes liegt vor.

- Es konnten 186 Fragebögen ausgewertet werden; das entspricht 41 % der ADFC-Gruppen. Aus Baden-Württemberg gingen 15 Meldebögen (5. Platz) in die Auswertung ein.
- Insgesamt wurden 12.173 Touren angeboten, davon konnten 10.798 Touren durchgeführt werden. Damit liegen wir in Stuttgart bei den durchgeführten Touren deutlich darüber, bei den durchgeführten Feierabendtouren deutlich darunter.
- Es wurden knapp 131.000 Teilnehmer erfasst, davon 70 % ADFC-Mitglieder und 30 % Nicht-Mitglieder. Dies deckt sich in etwa mit den Werten in Stuttgart.
- Es wurden knapp 6 Mio. Kilometer geradelt. Das Verhältnis der Anzahl der in Stuttgart durchgeführten Touren zu den bundesweit erfassten Touren ist fast deckungsgleich zum Verhältnis der in Stuttgart geradelten Kilometer zu den bundesweit erfassten.
- In der Erfassung des Bundesverbandes sind knapp 2700 Tourenleiter aktiv. Das ergibt etwa 4,5 Touren pro Tourenleiter; in Stuttgart kommen wir auf 5,3 Touren pro Tourenleiter.

Bei einer Reihe weiterer in der Erfassung des Bundesverbandes aufgelisteter Parameter ist der Vergleich schwierig bis unmöglich, da wir in Stuttgart manches anders oder gar nicht erfassen.

Ausblick auf das Radtouren-Jahr 2018

Für das Jahr 2018 liegt das Jahresprogramm vor. Es ist wieder gelungen, etwa 43 Touren, 4 Mountainbike-Touren, 2 Familientouren und 6 Stadtteiltouren zusammenzustellen. Unter den Touren findet sich eine Mehrtagestour (3. bis 6. Mai) – ein Rundkurs durch Oberschwaben von Laupheim zum Bodensee und auf einer anderen Route zurück – und eine Wochenendtour in den Pfälzer Wald (11./12. August). Dazu kommen zahlreiche Informationsveranstaltungen, ein Bilderabend und anderes mehr. Die traditionellen Abendtouren in Vaihingen, Cannstatt und Zuffenhausen finden auch in 2018 statt.

Das Tourenprogramm steht auch auf Website des ADFC-BW zum Herunterladen bereit – *https://www.adfc-bw.de/fileadmin/dateien/Gliederungen/KV_Stuttgart/Texte/Programme/ADFC_Stuttgart_Jahresprogramm_2017.pdf*. Die Touren sowie die weiteren Veranstaltungen sind auch online unter *https://www.adfc-tour.de/index.php?mandant_id=34* einzusehen. Hier werden auch alle Änderungen und Absagen, der jeweilige Tourenverlauf der Mittwochstouren und ggf. zusätzliche Tourenangebote bekannt gegeben.

Ein wichtiger Termin für das Fahrradjahr 2018 ist der ist das Wochenende 9./10. Juni 2018. Am 9. Juni finden die Fahrradaktionstage auf dem Schlossplatz statt. Der ADFC wird mit einem Stand vertreten sein. Der ADFC Stuttgart bietet an diesem Tag an, in zwei Gruppen jeweils den halben Radelthon zu fahren; an diesem Samstag wird auch wieder die Tour „Saturday Bike Fever“ – Stuttgart bei Nacht - angeboten. Am 10. Juni sind dann Fahrradfahrer aus ganz Baden-Württemberg zur großen Radsternfahrt nach Stuttgart eingeladen.
Detaillierte Informationen gibt es unter
www.radsternfahrt-bw.de und www.facebook.com/ADFC.BW/

In eigener Sache

Eine wesentliche Voraussetzung dafür, ein Jahresprogramm mit Fahrradtouren zusammenstellen zu können, ist die Bereitschaft von engagierten Fahrradfahrern, Touren vorzubereiten und dann auch durchzuführen. Auch für Tourenleiter trifft zu, dass sie von Jahr zu Jahr älter werden. Da ist es nur zu gut verständlich, dass Tourenleiter irgendwann den Wunsch äußern, kürzer treten zu wollen. Wie auch schon im Vorjahr mussten wir auch in diesem Jahr leider wieder einige verdiente Tourenleiter verabschieden. Den scheidenden Tourenleitern sei an dieser Stelle ganz herzlich für die langjährige engagierte Mitarbeit gedankt.

Das Ausscheiden von Tourenleitern bedeutet, dass der ADFC bei den Tourenleitern stets auf Nachwuchs angewiesen ist. Besonders schmerzhaft ist der Rückgang bei den Stadtteiltouren – von 12 im vergangenen Jahr auf 6 in diesem. Die Stadtteiltouren sind nicht nur aus der Sicht des ADFC, sondern auch aus der Sicht der Stadt wichtig, da diese Touren im besonderen Maß die Gelegenheit bieten, den Bürgern, auch und gerade neu hinzugezogenen Bürgern, Stuttgart als eine Stadt zu präsentieren, in der man gut Fahrrad fahren kann.

Der ADFC bietet für Tourenleiter eine umfassende Qualifizierung an. Die erfahrenen Tourenleiter stehen zudem mit Rat und Tat zur Verfügung. Weitere Informationen gibt gerne der Tourenkoordinator des ADFC Stuttgart, Paul-Werner Schreiner (0173/8052618, pschreiner@online.de).

Paul-Werner Schreiner, Tourenkoordinator ADFC Stuttgart

LASTENFAHRRÄDER FÜR DIE CITY-LOGISTIK

Dicke Luft in der City ist in aller Munde (wörtlich). Weshalb auch schon seit zwei Jahren ein Arbeitskreis City-Logistik existiert, der die Belieferung des Einzelhandels konzeptionell überdenkt. Kein Wunder, denn sowohl die Geschäfte verringern massiv ihre Lagerhaltung, und die Konsumenten möchten am liebsten bestellen und sofort geliefert bekommen. Anfangs in Händen die IHK, kümmert sich inzwischen der Wirtschaftsverkehrsbeauftragte der Stadt (H. Armbruster) hauptamtlich um die Fortführung mit mehreren Dutzend Beteiligten.

Fahrradtechnisch wird es gerade spannend: Das Areal unter der Paulinenbrücke soll nach dem Start des Gerbers einer zeitgemäßen Nutzung zugeführt werden, und im Fokus steht die Einrichtung eines „Hubs“ (Microdepot), wo Waren von Lastwagen oder Lieferwagen auf Lastenräder umgeladen werden können. Die emissionsfreien Fahrzeuge würden dann die „letzte Meile“ des Transportweges übernehmen und die Einzelhändler beliefern wie auch von diesen die Waren wieder mitnehmen. Durch geeignete webbasierte Logistikkonzepte lassen sich die Fahrten bündeln und im Wesentlichen staufrei durchführen.

Zwei grundlegende städtische Konzepte sind derzeit zu benennen, die beide unter der Federführung des Fraunhofer-Instituts für Arbeitswirtschaft und Organisation entstanden:

- **logSPAZE – Zunächst zeigten Studien das Potenzial auf, dass nämlich – branchenabhängig – bis zur Hälfte der Waren abgasfrei angeliefert werden könnten. Basis sind heute 10–15 Tsd. Pakete arbeitstäglich in der gesamten Innenstadt. Die Zusammenarbeit mit UPS zeigt, wie die Auslieferung von zwei Hubs aus mit Lastenrädern und Sackkarren funktioniert. Die verträgliche Positionierung der erforderlichen Container stellt(e) allerdings eine Herausforderung dar. Weitere Logistikunternehmen sind eingeladen, eigene Konzepte mit dem Fraunhofer IAO weiterzuentwickeln und zu pilotieren (www.muse.iao.fraunhofer.de/de/ueber-uns/projekte/logspaze).**

- **Park_Up läuft bereits im Gerber und ist mehr als ein Logistikthema, denn Ziel ist die dynamische optimierte Nutzung von Parkhäusern. Nachts können die Parkflächen gut als flexible Hubs genutzt werden, von denen aus morgens die Lastenräderflotte die Auslieferung durchführt. Mitakteure sind hierbei die veloCARRIER GmbH und Evopark GmbH. Der veloCARRIER-Chef konnte vom ADFC für den Lastenräderabend am 16. Mai im UWZ gewonnen werden, wo er die ihn betreffende Citylogistikplanung erläutern und mit den Teilnehmern Ideen und Visionen diskutieren kann. Alle sind eingeladen!**

Matthias Pfaff

FÖRDERMITGLIEDER

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

Die Speiche	Robert-Leicht-Straße 2	Stuttgart-Vaihingen	0711 735 17 64
e-bike schahl OHG	Schubartstr. 16–18	Stuttgart	0711 286 50 12
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 45 A	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
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 Herbstsrundbrief
15. Juli 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 3.500 Stück

Mit dem Rad zur Arbeit („MdRzA“) in Baden-Württemberg

Seit mehr als 17 Jahren heißt es im Sommer „Mit dem Rad zur Arbeit“ - über 200.000 Teilnehmer/-innen sind schon dabei.

Vom 1. Mai bis zum 31. August radeln Sie im Team oder alleine zur Arbeit.

Die Teilnahme an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ ist komplett kostenfrei. Nach einer einmaligen Registrierung findet der Teilnehmer seinen „Aktionskalender“ auf der Teilnehmerseite im Loginbereich. Hier pflegt er dann seine Aktivtage und behält seine Leistungen im Blick.

Kolleginnen und Kollegen können zur gegenseitigen Motivation auch ein virtuelles Team bilden. Es radelt natürlich weiterhin jeder seine eigene Strecke. Falls kein Team zustande kommt, radelt man als Einzelteilnehmer/-in.

Der Aktionszeitraum läuft von Mai bis August 2018. Ab Mai kann der Teilnehmer seine aktiven Tage in seinem Aktionskalender online erfassen. Während des Aktionszeitraums gilt es an mindestens 20 Tagen mit dem Rad zur Arbeit zu fahren.

Fernpendler kombinieren den Arbeitsweg einfach mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Es zählen auch Teilstrecken, zum Beispiel für den Weg zum Bahnhof und zurück. Schon ab 20 geradelten Tagen kann man attraktive Preise gewinnen. Zudem winken Zusatzchancen bei den Monatsgewinnspielen.

Wer den Infoletter abonniert, wird rechtzeitig an alle wichtigen Termine wie z. B. den Startschuss oder den finalen Teilnahmeschluss für die Verlosung der Sachpreise erinnert.

Unter *https://www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de/baden-wuerttemberg/aktion.php* registrieren kann man sich kostenlos registrieren. Der Vorjahresteilnehmer seine Zugangsdaten vom Vorjahr ohne Neuregistrierung sofort weiternutzen.

STADTRADELN 2018 – die 11. Runde

Am 9. und 10. Juni dreht sich in Stuttgart wieder alles rund ums Rad.

Die 13. Fahrradaktionstage der Landeshauptstadt werden diesmal noch ein wenig bunter und aufregender.

Am Samstag wird von 11 bis 19 Uhr auf dem Schlossplatz ein vielfältiges Programm geboten. Die Besucherinnen und Besucher erwartet die neuesten Entwicklungen bei Fahrrädern, Tipps zur Verkehrssicherheit, Fahrradservices und Tourenplanung. Die Stadtverwaltung und Mitglieder des Stuttgarter Gemeinderats informieren über die Fahrradförderung in der Landeshauptstadt. Sportliche und unterhaltsame Attraktionen auf der Bühne und ein Programm für „Groß und Klein“ runden das Fest ab.

Ab Samstag heißt es auch „ab aufs Rad“ für eine gute Sache: Stuttgart nimmt zum 2. Mal an der Aktion STADTRADELN des Klimabündnisses teil. Radlerinnen und Radler in Stuttgart sind aufgerufen für den Klimaschutz und den Spaß in die Pedale zu treten. Wer in Stuttgart arbeitet, wohnt, zur Schule geht oder einem Verein angehört kann sich für eine gute Sache registrieren und etwas für das Klima und die eigene Gesundheit tun. Die Kampagne des Klimabündnisses dauert drei Wochen vom 9. bis 30. Juni. Die Registrierung ist ab März möglich unter www.stadtradeln.de.

Der ADFC Stuttgart wird wieder ein Team bilden.

Am Sonntag 10. Juni kann man auf der Rad-Sternfahrt BW bereits die ersten Kilometer sammeln. Von verschiedenen Startpunkten in der Region geht es zum Schlossplatz, wo Stuttgart als RadKULTUR-Kommune einlädt, die schönsten Seiten des Radfahrens zu erleben und mitzumachen. Und als „Rad-STAR“ der Landeshauptstadt kann man bei einem Fotowettbewerb attraktive Preise gewinnen.

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

RADSPORT MAYER
DIE KOMPETENZ IN STUTTGART
Heilbronner Straße 389 | 70469 Stuttgart-Feuerbach
Telefon: 0711 / 8946280 | Email: info@radsport-mayer.de
www.radsport-mayer.de

TERMINE

April

Mi 4. 4. Stammtisch für Mitglieder und Interessierte
So 8. 4. Stuttgarter Panoramatour (2)
Mi 11. 4. Komoot – Die Navigation mit dem Smartphone
Sa 14. 4. Fahrradflohmarkt Zuffenhausen
Sa 15. 4. Zum Kirschblütentag nach Weilheim (2)
Sa 21. 4. Fahrradreparaturkurs – Grundkurs
So 22. 4. Auf den Hohenasperg (2)
So 22. 4. Familientour zum Tierpark Nymphaea (FT)
Mi 25. 4. GPS-Tourenplanung
So 29. 4. Stuttgart Alpin Grande (4)

Mai/Juni

Mi 2. 5. Stammtisch für Mitglieder und Interessierte
Do 3.–6. 5. Oberschwaben-Rundkurs (3)
So 6. 5. Durch das Heckengäu zum Büchelberg (2)
So 6. 5. Von dr Alb ra ins Neckartal (3)
Mi 9. 5. Mittwochstour im Mai (2)
So 13. 5. Runter und Hoch zu Rössle (3)
Mi 16. 5. Lastenräder – Entlastung für den Talkessel?!
Fr 18. 5. Fahrradreparaturkurs – Grundkurs
Mi 23. 5. Fahrsicherheitskurs Zuffenhausen (Theorie)
Sa 26. 5. Fahrsicherheitskurs Zuffenhausen (Praxis)
Sa 26. 5. Stadtteiltour Stuttgarter Nordwesten (2)
So 27. 5. Von Feuerbach nach Gärtringen (3)
Do 31. 5. Von Gärtringen nach Plochingen (2)
Sa 2. 6. Fahrradreparaturkurs – Technikkurs
Sa 2. 6. Stadtteiltour Möhringen (1)
So 3. 6. Neckar-Wieslauf-Körsch-Tour(3)
So 3. 6. Stadtteiltour Zuffenhausen/Stammheim (1)
Mi 6. 6. Stammtisch für Mitglieder und Interessierte
Sa 9. 6. Fahrradreparaturkurs – Grundkurs
Sa 9. 6. Fahrradaktionstag Stuttgart
Sa 9. 6. Radelthon (2)
Sa 9. 6. Saturday Bike Fever (1)
So 10. 6. RadSTERNFAHRT BW
Mi 13. 6. Mittwochstour im Juni (2)
Sa 16. 6. Mountainbiken – über Stock und Stein für Einsteiger (MTB)
So 17. 6. Familientour ins Brezelmuseum (FT)
So 17. 6. Von Plochingen über Neuffen nach Kirchheim und weiter nach Süßen (3)
Sa 23. 6. Stadtteiltour Wangen, Hedelfingen und Obertürkheim (1)
Sa 23. 6. Mountainbiken – über Stock und Stein für Anspruchsvolle (MTB)
So 24. 6. Talkrabbe(ln) vom Feuerbach zum Neckar (FT)

Juli/August/September

So 1. 7. Zum Wunnenstein (3)
Mi 4. 7. Stammtisch für Mitglieder und Interessierte
So 8. 7. Stadtteiltour Bad Cannstatt und Hofen (2)
So 8. 7. Tour de Murg (2)
Mi 11. 7. ADFC-Infoabend
Mi 11. 7. Mittwochstour im Juli
Sa 14. 7. Mountainbiken – über Stock und Stein für Einsteiger (MTB)
So 15. 7. Wer war Leo Vetter? (2)
Sa 21. 7. Von Aalen nach Schwäbisch Hall entlang der Flüsse Kocher, Bühler, Kocher (3)
So 22. 7. Glems-Würm-Enz-Tour (3)
Mi 25. 7. Auf dem Göppinger Jakobsweg (3)
Sa 28. 7. Sommernachmittag – nach Esslingen (1)
So 29. 7. Süßen – Kaiserberge – Lorch – Welzheimer Wald – Murrhardt (3)
Mi 1. 8. Stammtisch für Mitglieder und Interessierte
So 5. 8. FilderRadRunde (2)
Mi 8. 8. Mittwochstour im August (2)
11./12. 8. Wochenendtour in den Pfälzer Wald (3)
So 19. 8. Durch den Pfaffenwald über die Glems ins Enztal (3)
So 19. 8. Durchs Heckengäu nach Weilimdorf (3)
Sa 26. 8. Alpin Grande (4)
So 2. 9. Durch den Welzheimer Wald (2)
Mi 5. 9. Stammtisch für Mitglieder und Interessierte
Sa 8. 9. Stadtteiltour – Stuttgart-Süd und Killesberg (2)
Sa 8./9. 9. Tour de Hohenlohe (2)
Mi 12. 9. Mittwochstour im September (2)
So 16. 9. Aussichtspunkte im Stuttgarter Norden (3)
Sa 22. 9. Mountainbiken – über Stock und Stein für Einsteiger (MTB)
So 23. 9. Von Murrhardt nach Benningen/Neckar (3)
Sa 29. 9. Backofenfest im Freilandmuseum Wackershofen (4)
So 30. 9. Glems-Würm-Siebenmühlen-Tour (3)

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

FAHR RAD IN STUTTGART

Die Speiche
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 - Trecking - City - Jugend - Kinder-Räder - Dreiräder - Roller
Bulls - Centurion - Kettler - Koga - KTM - Pegasus - Puky
Abus - Alpina - Bell - Chiba - Giro - Gonso - Ortlieb - SKS - Tubus - Topeak