

Stuttgarter RadRundbrief

Herbst 2018

Wirksame Entlastung – das Lastenrad



Verkehrspolitik:

- Bürgerbegehren für den Radverkehr
- ADFC-Fahrradklima-Test: Mitmachen!

Reise:

Rundkurs durch Oberschwaben



Mitglied
werden?...!

Einfach im
Fahrradbüro
anrufen
07 11/6368637

eBike Expert



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 Aus der AG Rad
- 9 Bürgerbegehren
- 10 ADFC-Routencheck
Haupttradrouten 2 von Stuttgart-Ost
über Wangen nach Hedelfingen
- 12 Titelthema: Das Lastenrad

TOUREN



- 16 ADFC-Familientouren 2018
- 17 Als Familie per Rad unterwegs:
Von Stuttgart nach Überlingen
in drei Tagen
- 18 Rundkurs durch Oberschwaben
- 20 Fahrradland Dänemark
- 22 Erzgebirge – Berlin – Polen

VERMISCHTES



- 24 Mit dem Rad zur Arbeit:
Ein Erfahrungsbericht in Bildern
- 26 Impressionen Lastenräder
Fördermitglieder/Impressum
- 27 Stadtradeln 2018
- 28 Termine

Liebe Leserinnen,
liebe Leser!

Man sieht sie immer mehr im Stuttgarter Stadtbild: Lastenräder. Zeit, dass wir uns im Rundbrief wieder mit dem Thema befassen.

Wir stellen sie vor: den Handwerker mit Lastenrad, das Lastenrad-Logistikunternehmen, das Lastenrad-Netzwerk, das solche Räder auf Spendenbasis verleiht sowie die Lastenradhändlerin, die über die Fördermöglichkeiten informiert. Auch der Paketdienst DHL bedient die Stuttgarter Innenstadt mit zwei Hightech-Lastenrädern.

Inzwischen steht auch dem ADFC Stuttgart ein Lastenrad zur Verfügung. Gemeinsam mit den anderen Gruppierungen im Umweltzentrum haben wir ein solches Teil angeschafft – siehe Titelbild.

Eine City-Logistik mit verstärktem Einsatz von Lastenrädern für die sogenannte „letzte Meile“ (das letzte Wegstück zum Empfänger) könnte den Verkehr in Stuttgart – insbesondere in die Innenstadt – wirksam und nachhaltig entlasten. Die von Liefer-Lkws verursachten Schäden an Pflasterbelägen (und die damit verbundene peinliche Flickschusterei – siehe Tübinger Straße) gehörten der Vergangenheit an. Was fehlt, ist eine Infrastruktur für Fahrräder, die dem Einsatz von Lastenrädern Rechnung trägt (Stellplätze, angepasste Breite von Radverkehrsanlagen) sowie Umschlagplätze Lkw/Lastenrad.

Cornelius Gruner



» **Zuffenhausen, Ludwigsburger Straße:** Von der Hohensteinstraße hinab zum Kelterplatz und weiter zum Kreisverkehr an der Unterländer Straße ist der Platz zu knapp, um eine Radverkehrsanlage einrichten zu können, ebenso in Gegenrichtung. Daher wurde dort nun eine Piktogrammreihe eingerichtet. Das heißt, in kurzen Abständen sind Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn markiert, und zwar nicht am äußersten rechten Rand, sondern nahe der Fahrbahnmitte. Damit wird gezeigt, dass Radfahrer hier ihren Platz auf der Fahrbahn haben. Die Piktogrammreihe wurde im Rahmen eines bundesweiten Modellversuchs eingerichtet. Der ADFC Stuttgart hält das für sinnvoll, noch deutlich besser wäre dies aber in Kombination mit Tempo 30. Was ist ihre Meinung dazu? Bitte schreiben Sie uns!



» **Stuttgart-Nord, Weg am Nordbahnhof:** Vor etlichen Jahren wurde an der Verbindung zwischen der Nordbahnhofstraße und dem Pragsattel ein Drängelgitter eingebaut – etwa am Ende der Störzbachstraße. Die Proteste des ADFC halfen nichts, die Radfahrer mussten sich zwischen zwei Bügeln hindurchquetschen. Nun wurde das Hindernis endlich beseitigt. Jetzt steht dort noch ein Poller, der das Befahren des Radweges durch Autos verhindern soll.



» **Feuerbach, Bahnhof:** Die bisherige Bahnunterführung in direkter Verlängerung der Kruppstraße wurde wegen S21 geschlossen und durch eine andere Unterführung ersetzt. Das bedeutet für die Radfahrer einen Umweg, außerdem gibt es in der Unterführung vorläufig eine Engstelle, weshalb das Amt für öffentliche Ordnung den Weg zunächst als Gehweg beschildern ließ. Doch es hätte deutlich schlimmer kommen können: Die Bahn plante zunächst eine Unterführung, die nur über Treppen oder Aufzüge hätte erreicht werden können. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens reichte der ADFC einen Einspruch ein – mit Erfolg. Das war vor fast 15 Jahren.



» **RadNETZ Baden-Württemberg, Wegweisung:** Im Auftrag des Landes Baden-Württemberg lässt die Firma VIA derzeit die Wegweisung für die RadNETZ-Routen aufstellen. An einigen Stellen werden zusätzlich Piktogramme auf dem Boden angebracht. Das ganze zieht sich allerdings deutlich länger hin als gedacht, auch Fehler bleiben nicht aus. Am Ende findet noch eine Kontrollbefahrung statt, damit die Fehler korrigiert werden können. Wenn alles fertig ist, wird das aber ein großer Fortschritt für die Wegweisung in Stuttgart sein. Ein Kritikpunkt ist noch, dass sich die Entfernungen oft nicht auf die Ortsmitte, sondern auf die Grenze des Stadtbezirks beziehen.

Von oben nach unten

Piktogrammreihe in Zuffenhausen, Ludwigsburger Straße

S-Nord, beim Nordbahnhof: Das Drängelgitter ist endlich weg!

Feuerbach, vorläufige Engstelle an der neuen Unterführung

Verzweigung von Routen unterhalb des Pragsattels

» Obertürkheim, der neue Bahndurchlass ist endlich im Bau:

Er sollte eigentlich längst fertig sein, aber Streitigkeiten zwischen der DB und der Stadt Stuttgart hatten den Bau zwischen dem Imweg in Obertürkheim und dem Neckartalradweg verzögert. Wenn er irgendwann einmal fertig ist, kann auch die Umleitung am Neckartalradweg deutlich verkürzt werden.

» Bad Cannstatt, Neuer Schutzstreifen Am Römerkastell:

An einem Teilstück der Straße Am Römerkastell hat die Stadt Schutzstreifen eingerichtet. Allerdings haben diese neben einem Schutzabstand zu parkenden Autos von 50 cm nur das Mindestmaß von 125 cm. Die Restbreite der Fahrbahn liegt bei 450 cm und damit ebenfalls am unteren Rand des erlaubten Bereichs. Tempo 30 wäre hier aus meiner Sicht die bessere Lösung gewesen, auch wenn es hier eine Buslinie gibt. Schutzstreifen sind ohnehin bei vielen Radfahrern nicht beliebt, da sie zu wenig Schutz vor Autofahrern bieten, die mit knappem Abstand überholen. Wenn man sie so schmal markiert, werden solche Vorbehalte noch verstärkt.

» S-Mitte, Wilhelmsplatz und Wilhelmstraße:

Bei Redaktionschluss wurde noch gebaut, daher möchte ich mich nicht abschließend festlegen, ob die Radverkehrsführung gelungen ist oder nicht. Interessant ist in jedem Fall die Führung der Radspur am Wilhelmsplatz bergab in der Fahrbahnmitte. Das gibt es mittlerweile öfters, allerdings beginnt die Spur in diesem Fall auf der linken Seite.

Anmerkung: Vor dem vorhergehenden Ampelknoten wird es eine aufgeweitete Rad-Aufstellspur geben, so dass sich die Radfahrer im Falle einer roten Ampel bereits hier links der Mitte aufstellen können.

Frank Zühlke



Von oben nach unten

Nach langer Zeit des Stillstands wird hier gebaut: Bahndurchlass beim Imweg

Am Römerkastell, schmale Schutzstreifen

Links unten:

Stuttgarter Wilhelmsplatz, die Radspur beginnt links



Bitte mitmachen und weitersagen!

ADFC-Fahrradklima-Test 2018

Der ADFC-Fahrradklima-Test 2018 geht wieder an den Start:

Vom 1. September bis 30. November 2018 findet die Befragung zum ADFC-Fahrradklima-Test statt.

Zum achten Mal können Radfahrerinnen und Radfahrer bewerten, wie *fahrradfreundlich* ihre Städte oder Gemeinden sind.

Vom 1. September bis zum 30. November 2018 können sie den Fragebogen online ausfüllen auf www.fahrradklima-test.de.



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:



» **Schmidener Straße:** Ein überraschendes Ergebnis der Potentialanalyse für Radschnellwege des Landes Baden-Württemberg war, dass die Strecke Stuttgart – Schmiden ein hohes Potential für den Radverkehr hat. Diese Verbindung hatte davor niemand im Blick, wenn es um die wichtigsten Routen um Stuttgart herum ging – auch im Radverkehrskonzept der Stadt Stuttgart spielt die Strecke allenfalls indirekt eine Rolle, so soll durch den Rosmarinweg im Sommerrain eine Route ins nördliche Fellbach führen – aber eben nicht direkt nach Schmiden. Es gibt nicht einmal eine brauchbare „normale“ Radroute von Stuttgart nach Schmiden. In Bad Cannstatt fehlt an der Schmidener Straße ab der Haltestelle Obere Ziegelei jegliche Radverkehrsführung. Außerorts gibt es zwar linksseitig einen Parallelweg, dieser ist aber allenfalls als Gehweg geeignet. Hier ist vor allem der Rems-Murr-Kreis gefordert. Zurück nach Bad Cannstatt: Hier könnte zumindest bergauf ein Radstreifen eingerichtet werden. Um eine brauchbare Lösung herzustellen, muss auf die rechten Stellplätze bis zur Lehmfeldstraße verzichtet werden. Ab der Lehmfeldstraße könnte man vermutlich ohne Konflikte einen Radstreifen einrichten, da hier ohnehin nicht geparkt wird und die Straße breit ist. Der Stadtverwaltung ist die Situation bekannt, sie setzt aber andere Prioritäten.

» In Deutschland noch nicht üblich sind geschützte Radstreifen, auch „protected bike lanes“ genannt. Wie bei einem normalen Radfahrstreifen wird hierfür der Platz von der Fahrbahn genommen, allerdings wird eine bauliche Trennung hergestellt, z.B. durch Schwellen oder Poller. Das hat den Vorteil, dass die Radfahrer nicht nur nach wie vor objektiv sicher im Sichtfeld der Autos fahren, sondern sich auch sicher fühlen können. Das gilt als entscheidender Faktor, wenn man wirklich sehr viele Menschen aufs Rad locken möchte. Ein weiterer Vorteil ist, dass ein solcher Streifen nicht einfach zugeparkt wird.

Von oben nach unten:

Die Schmidener Straße nach der Haltestelle Obere Ziegelei: Stellplätze, aber keine Radverkehrsanlage

Nach der Lehmfeldstraße könnte ganz problemlos ein Radfahrstreifen eingerichtet werden.

Die Holzgartenstraße ist breit. Es könnte je Richtung ein geschützter Radstreifen eingerichtet werden.

Solche Markierungen wie an der Haltestelle Bubenbad können helfen, sich rechtzeitig in die Gleismitte zu begeben.

Landhausstraße, von der Talstraße ostwärts. Hier können Radfahrer nur in der Gleismitte fahren.

Nachteil ist der größere Platzbedarf. Daher wird diese Lösung in Stuttgart nicht flächendeckend möglich sein – schon gar nicht dann, wenn gewünscht ist, dass zudem am Straßenrand geparkt werden kann. Es gibt aber dennoch auch bei uns in Stuttgart Straßen, an denen ein geschützter Radstreifen gut möglich ist, zum Beispiel die **Holzgartenstraße** zwischen der Schloßstraße und dem Hegelplatz – genau genommen gehört das erste Stück noch zur Büchsenstraße. Wir schlugen der Stadtverwaltung vor, hier einen entsprechenden Versuch zu installieren. Allerdings gibt es von der Stadtverwaltung etliche Vorbehalte dagegen, so dass hier wohl noch weiter „gebohrt“ werden muss.

» Straßen mit Stadtbahngleisen ohne eigenen Gleiskörper sind für Radfahrer sehr problematisch. Das zeigte sich wieder mal im Sommer, als es an der Haltestelle Eugensplatz einen schweren Unfall gab – und am Tag der Sitzung wurde über einen weiteren Unfall in der Hackstraße berichtet. Nicht nur Haltestellen sind das Problem, sondern auch parkende Autos, die vergleichsweise dicht am Gleis stehen. Oft reicht der Platz nicht, um zwischen Gleis und Autos zu fahren, ohne im Schwenkbereich der Autotür zu sein, z.B. in Stammheim in der Freihofstraße oder an mehreren Straßen in S-Ost, unter anderem der Landhausstraße, durch welche die Hauptradroute 2 verlaufen soll. Dann hilft nur das Fahren in der Gleismitte, was aber vermutlich viele Radfahrer als gefährlich empfinden – vor allem wenn es kurze Zwischenbereiche gibt, an denen der Platz rechts vom Gleis doch wieder ausreichen würde. Man will ja nicht ständig die Schiene queren. Vielleicht könnten solche Markierungen wie vor der Haltestelle Bubenbad weiterhelfen, die die Radfahrer in die Gleismitte führen, ergänzt um eine Piktogrammreihe, ebenfalls in der Gleismitte. Eine wirklich gute Lösung ist aber nur die Umwidmung der Stellplätze. Da bei der letzten Sitzung das Amt für öffentliche Ordnung nicht vertreten war, konnte die Stadt hierzu keine verbindliche Antwort geben – das Thema kommt wieder auf die Tagesordnung.

Frank Zühlke

Bürgerbegehren für ein fahrradfreundliches Stuttgart



Die Unterzeichnenden beantragen mit ihrer Unterschrift einen Bürgerentscheid nach §21 Absatz 3 der Gemeindeordnung von Baden-Württemberg zu folgender Fragestellung:

Sind Sie dafür, dass die Stadt Stuttgart die folgenden 11 verkehrspolitischen Ziele umsetzt, soweit sie in den Wirkungskreis des Gemeinderats fallen und der Gemeinderat zuständig ist?

- **1. Sichere Radverkehrsanlagen an 15 km StraÙe pro Jahr**
Die Stadt Stuttgart schafft an Straßen ihrer Baulast mit Geschwindigkeiten über 30 km/h Radverkehrsanlagen, die vom Fuß- und Kraftfahrzeugverkehr baulich getrennt sind. Dies setzt die Stadt jährlich an mindestens 15 km StraÙe um. Als MindestmaÙe sind die in den für die Radverkehrsanlagen gültigen Regelwerken genannten Regelbreiten zuzüglich der jeweiligen Sicherheitstrennstreifen vorzusehen.
- **2. 15 Kilometer attraktive NebenstraÙen pro Jahr**
Die Stadt Stuttgart gestaltet jährlich mindestens 15 km Straßen im NebenstraÙennetz so um, dass diese für den Radverkehr attraktiver werden. Auf diesen Straßen minimiert die Stadt den Durchgangsverkehr; z.B. durch bauliche Maßnahmen. Straßen mit hohem Radverkehrsanteil werden bevorzugt umgestaltet.
- **3. Hauptadradrouten für den Alltags- und Pendelverkehr anlegen**
Die Stadt Stuttgart legt von den im Verkehrsentwicklungskonzept 2030 vorgesehenen Hauptadradrouten pro Jahr mindestens 33 km an. Die Entwurfsgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.
- **4. Mängel und Gefahrenstellen im Fuß- und Radwegenetz beseitigen**
Die Stadt Stuttgart behebt unverzüglich Mängel und Gefahrenstellen an Radinfrastruktur ihrer Baulast. Bei Unfällen mit Beteiligung von zu Fuß Gehenden oder Radfahrern untersucht die Stadt, inwiefern die Infrastruktur den Unfall begünstigt hat. Anhand der gewonnenen Erkenntnisse verbessert die Stadt die betroffene Infrastruktur unverzüglich durch bauliche Maßnahmen.
- **5. Mindestens 31 Kreuzungen oder Einmündungen pro Jahr sicher gestalten**
Die Stadt Stuttgart gestaltet mindestens 31 Kreuzungen oder Einmündungen

pro Jahr um. Dabei werden zu Fuß Gehende und Radfahrende durch bauliche Maßnahmen vor Abbiegeunfällen besser geschützt. An Lichtsignalanlagen richtet die Stadt einen zeitlichen und räumlichen Vorlauf für Radfahrende ein. Zu Fuß Gehende und Radfahrende können nach möglichst kurzer Wartezeit in einem Zug über eine Kreuzung fahren bzw. gehen. Soweit möglich sorgt die Stadt zusätzlich an Knotenpunkten, Einmündungen und Grundstückseinfahrten für freie Sichtachsen.

• 6. Radverkehrsinfrastruktur pflegen

Die Stadt Stuttgart befreit die Radverkehrsanlagen konsequent von Verschmutzungen, Schnee und Hindernissen. Die Hauptadradrouten werden gleichberechtigt mit den Hauptachsen des Kraftfahrzeugverkehrs geräumt.

• 7. Radabstellmöglichkeiten verbessern

Die Stadt Stuttgart verdreifacht die Anzahl der Radabstellplätze zum Bezugsjahr 2018 ab Wirksamkeit des Bürgerentscheids innerhalb von 3 Jahren. Neue Radabstellplätze werden sowohl in Wohngebieten, an ÖPNV-Haltestellen und an den Zielorten des Radverkehrs installiert. Soweit möglich, bieten die Abstellanlagen, an denen Fahrräder in der Regel über Nacht stehen, Schutz gegen Vandalismus und Fahrraddiebstahl.

• 8. Radangebot und Radattraktivität fördern

Die Stadt Stuttgart startet Kampagnen und Programme, um für mehr Fahrrad fahren im Alltag zu werben. Die Stadt sorgt dafür, dass in jedem Stadtbezirk entlehbare E-Lastenräder bereitgestellt werden.

• 9. Stuttgart für den Fuß- und Radverkehr sensibilisieren

Die Bevölkerung wird von der Stadt Stuttgart über die Rechte und Pflichten aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer im gegenseitigen Umgang informiert. Ein Schwerpunkt liegt auf der Rücksichtnahme auf schwächere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.

• 10. Monitoring und Fortschreibung der Radverkehrsplanung

Ein jährlicher Bericht über den Umsetzungsstand der Maßnahmen wird von der Stadt Stuttgart erarbeitet und öffentlich vorgestellt. Das Radverkehrskonzept der Stadt wird weiterentwickelt, sodass eine langfristige und nachhaltige Verbesserung möglich ist.

- **11. Mehr Effizienz und Effektivität bei Planung und Umsetzung**
Die Stadt Stuttgart schafft die organisatorischen und personellen Voraussetzungen dafür, dass die vorliegenden Ziele bestmöglich umgesetzt werden können.

Begründung: Die Stadt Stuttgart unternimmt aus unserer Sicht zu wenig in Bezug auf Radverkehrssicherheit und -attraktivität. Durch unsere Ziele wollen wir Folgendes erreichen:

- bessere allgemeine Verkehrssicherheit
- Kinder, Seniorinnen und Senioren können ihr Ziel selbstständiger erreichen
- bessere Gesundheit durch regelmäßiges Radfahren
- weniger Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden
- der Verkehrsraum kann effizienter genutzt werden
- innerstädtisch schnellere Fortbewegung von A nach B
- eine lebenswertere Stadt

Kostenschätzung: 23 Millionen Euro pro Jahr. Unsere Kostenschätzung wurde von der Stadt Stuttgart für nachvollziehbar und plausibel befunden.

Kostendeckungsvorschlag:

Erhöhung der aktuellen Mittel für den Ausbau der Fahrrad-Infrastruktur von derzeit 4,2 Millionen Euro pro Jahr durch eine jährliche Kreditermächtigung über 18,8 Millionen Euro.

Als **Vertrauenspersonen** werden benannt:

Susanne Keller, Höhenzollernstraße 17, 70178 Stuttgart; **Thijs Lucas**, Gietmannstr. 38, 70565 Stuttgart; **Frank Zühlke**, Silberburgstr. 123A, 70176 Stuttgart

Vollmacht

Die Vertrauenspersonen sind berechtigt, die Unterzeichnenden im Rahmen des Bürgerbegehrens zu vertreten. Sollten Teile des Begehrens rechtlich oder tatsächlich undurchführbar sein oder sich erledigen, so gelten die Unterschriften der Unterzeichnenden weiterhin für die verbleibenden Teile. Unterschriftsberechtigt sind alle Einwohner mit Hauptwohnsitz in Stuttgart ab dem 16. Lebensjahr, die die Staatsbürgerschaft Deutschlands oder eines anderen Landes der Europäischen Union besitzen.

Datenschutzklärung

Die Daten werden nach Beendigung der Unterschriftensammlung der Stadt Stuttgart vollständig übergeben. Die Daten werden von den Initiatoren des Bürgerbegehrens nicht elektronisch gespeichert oder kopiert.

Damit Ihre Stimme zählt, muss eine Unterschriftenzeile bis auf das Geburtsdatum vollständig ausgefüllt sein. Bitte verwenden Sie keine „Gänsefüßchen“ bei gleichen Inhalten über Ihrem Eintrag.

Name, Vorname	Geburtsdatum *)	Adresse und Hausnummer	PLZ	Ort	Datum der Unterschrift	Unterschrift
1						
2						
3						
4						
5						
6						

Bitte senden Sie die Unterschriftenliste bis 07.11.2018 an den Radentscheid Stuttgart, Reinsburgstr. 97, 70197 Stuttgart oder geben Sie sie in einer der auf radentscheid-stuttgart.de genannten Sammelstellen ab.

*) freiwillige Angabe; nicht zwingend erforderlich

Unsere Ziele

-  Sichere Radverkehrsanlagen an 15 km Straße pro Jahr
-  15 Kilometer attraktive Nebenstraßen pro Jahr
-  Hauptadtrouten für den Alltags- und Pendelverkehr anlegen
-  Mängel und Gefahrenstellen im Fuß- und Radwegenetz beseitigen
-  Mindestens 31 Kreuzungen oder Einmündungen pro Jahr sicher gestalten
-  Radverkehrsinfrastruktur pflegen
-  Radabstellmöglichkeiten verbessern
-  Radangebot und Radattraktivität fördern
-  Stuttgart für den Fuß- und Radverkehr sensibilisieren
-  Monitoring und Fortschreibung der Radverkehrsplanung
-  Mehr Effizienz und Effektivität bei Planung und Umsetzung

Infos & Updates unter:
radentscheid-stuttgart.de,
auf Facebook und Twitter

Der Radentscheid wird von einem ehrenamtlichen Team getragen.
Spenden sind sehr willkommen!

ADFC Baden-Württemberg e.V.
IBAN: DE60 4306 0967 7030 7323 01
Verwendungszweck: **Radentscheid Stuttgart** (bitte immer angeben!)

hier bitte zukleben

Bitte
Freimachen
oder zu einer
Sammelstelle
bringen

Radentscheid Stuttgart
Reinsburgstr. 97
70197 Stuttgart

DANKE
fürs
Zurücksenden!

Unterschreibe
JETZT!

RAD
ENTSCHEID
STUTTG
ART

Bürgerbegehren für den Radverkehr – gar nicht so einfach

Viele Menschen stellen sich das einfach vor: Man formuliert Ziele, die die Stadt umsetzen soll und sammelt Unterschriften. Aber für ein gültiges Bürgerbegehren muss etliches beachtet werden. Zum Beispiel darf nicht über alles Mögliche abgestimmt werden, sondern nur über „eine Angelegenheit des Wirkungskreises der Gemeinde, für die der Gemeinderat zuständig ist“.

Das Aufstellen von Verkehrszeichen oder das Kontrollieren des Parkens gehört zum Beispiel nicht dazu. Daher gibt es keine expliziten Forderungen nach Fahrradstraßen in den elf Zielen des Radentscheids – auch das Abschleppen von Falschparkern ist nicht in den Zielen zu finden, nicht einmal die Einrichtung von grünen Wellen für Radfahrer. Für den Fall, dass doch versehentlich etwas in den Forderungen steckt, was nicht im Wirkungskreis des Gemeinderats steht, ist die Ausgangsfrage mit einem entsprechenden Zusatz versehen.

Warum kommen keine Fahrradstraßen vor?

Am schlimmsten sind die ständigen Falschparker auf den Radwegen. Habt ihr das vergessen?

Auch in der Begründung muss man aufpassen, was man schreibt. Sie darf nicht irreführend sein. In früheren Entwürfen hieß es in etwa „Die nebenstehenden Ziele sind gut für Stuttgart, weil ...“. Nun heißt es „Durch unsere Ziele wollen wir Folgendes erreichen: ...“. Wir behaupten also nicht, im Besitz der absoluten einzigen Wahrheit zu sein, sondern stellen klar, dass das einfach nur unsere Meinung ist, was bessere Radverkehrsanlagen bewirken werden. Doch auch wir können letztlich nicht beweisen, dass sie zu mehr Radverkehr und dann auch tatsächlich zu weniger Autoverkehr führen. Und selbst wenn, muss nicht jeder der Meinung sein, dass dadurch alles besser wird. Wir schreiben auch nicht, dass Autofahrer selbst von weniger Autoverkehr profitieren, da die Staus kürzer werden und am Ziel die Konkurrenz um Parkplätze geringer wird. Radverkehrsanlagen brauchen Platz, und wir können nicht sicher vorhersagen, dass dies durch weniger Autoverkehr so sehr kompensiert wird, dass das oben Genannte eintritt.

Grüne Wellen für Radfahrer wären auch „ne tolle Sache, findet ihr nicht?“

Im Übrigen müssen wir auch hier in diesem Text darauf achten, dass wir nichts Irreführendes schreiben. Denn direkt auf der Seite daneben ist der Unterschriftenbogen zum Ausfüllen und einschicken abgedruckt. Dasselbe gilt für die Internetseite, von der er heruntergeladen und ausgedruckt werden kann. Daher versprechen wir Ihnen auch an dieser Stelle nicht, dass es im Falle eines Erfolgs des Radentscheids mehr Fahrradstraßen, mehr Kontrollen von Falschparkern oder grüne Wellen für Radfahrer geben wird, und auch nicht, dass das obendrein zu Vorteilen für die Autofahrer führt.

Noch etwas: Der Kostendeckungsvorschlag ist einfach nur so formuliert, dass er möglichst sicher rechtlich zulässig ist. Natürlich ist uns bewusst, dass neue Kredite keine gute Lösung für die Finanzierung sind – wir halten es auch nicht für sonderlich wahrscheinlich, dass die Stadt sich nach diesem Kostendeckungsvorschlag richtet.

Eigentlich profitieren doch auch die Autofahrer davon, wenn andere aufs Rad umsteigen, oder?

Wie kommt ihr denn auf die komische Idee, dass die reiche Stadt Stuttgart die Kosten durch Kreditaufnahme decken soll?

Trotz aller Vorsicht können wir nicht sicher sein, dass der Gutachter, den die Stadt voraussichtlich einschalten wird, das Begehren als rechtskonform durchgehen lässt. Wir haben jedoch solche Fehler vermieden, die uns von anderswo her bekannt sind. Auch ein Anwalt mit Schwerpunkt Verwaltungsrecht hat uns beraten. Somit haben wir zumindest alles getan, was möglich ist. Herzlichen Dank für die Unterstützung übrigens auch an den Verband MEHR DEMOKRATIE!

Frank Zühlke

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

ADFC macht den Routencheck Haupttradroute 2 von Stuttgart-Ost über Wangen über Hedelfingen nach Hedelfingen



Skizze der Routenverläufe (rot: Version der Stadtverwaltung, blau: Alternativroute)

Schon lange gibt es im Gemeinderat unterschiedliche Auffassungen über den besten Verlauf der Haupttradroute 2.

Etwa die Hälfte der Stadträte möchte wie die Stadtverwaltung, dass die Route über die Ulmer Straße und Hedelfinger Straße eingerichtet wird. Dazu müssten Radfahrstreifen markiert werden, wofür zum Teil Stellplätze aufgegeben werden müssten. Das gefällt der anderen Hälfte der Gemeinderäte überhaupt nicht, daher wollen sie, dass stattdessen als Alternativroute die bestehende ruhige Verbindung über die Nähterstraße, Höhnbergstraße und weitere Wege ausgewiesen wird.

Dem ADFC gelang es, Vertreter der verschiedenen Seiten zusammenzubringen und einen „Routencheck“ zu veranstalten, bei dem beide Varianten mit dem Rad befahren wurden. Neben Baubürgermeister Peter Pätzold nahmen Vertreter der meisten Gemeinderats-Fraktionen teil. Einige Teilnehmer schienen bei dieser Tour die Strecke zum ersten Mal zu befahren und waren bezüglich der Steigung auf der Alternativroute hinter dem OBI-Areal überrascht. Als „Alternative zur Alternative“ gibt es hier noch den für Radfahrer freigegebenen Gehweg an der Hedelfinger Straße. Ein Vertreter der Stadtverwaltung erklärte jedoch, dass dieser als Haupttradroute ungeeignet ist.

An der Hedelfinger Straße zeigte sich, dass es noch Optimierungsmöglichkeiten an den bisherigen Plänen gibt: Zum Teil gibt es entlang der Stadtbahn noch Grünstreifen, die in die Verkehrsfläche mit einbezogen werden könnten. Damit wäre es möglich, Parkstände und einen Radstreifen unterzubringen, ohne dass dieser zu schmal würde. An einem anderen Abschnitt gilt unter der Woche tagsüber Tempo 30 wegen einer nahen Schule. Hier kann geprüft



Aus S-Ost heraus: Auf der Ulmer Straße ist viel Platz für Radverkehrsanlagen, die Alternative ist ein schmaler Weg ohne Beleuchtung



Bei der Fahrt nach Wangen hinein wird geparkt, der Platz auf der Ulmer Straße muss erst geschaffen werden – aber auch auf der Nähterstraße geht es eng zu



werden, ob diese Regelung erweitert werden kann. Dann würden die Radfahrer in diesem Bereich im Mischverkehr fahren, was durch Piktogramme auf der Fahrbahn verdeutlicht werden könnte. In der Ortsmitte von Wangen wurde das Problem angesprochen, dass es nicht gelungen ist, den Durchgangsverkehr auf die Inselstraße und Wasenstraße zu verlagern und immer noch zu viele Autos durch die „innere“ Ulmer Straße fahren.

Am Ende wurden die Teilnehmer nach ihrer Meinung befragt. Bürgermeister Pätzold stellte nochmals klar, dass die Verwaltung derzeit noch dabei ist, die Pläne zu optimieren. Die Steigungsstrecke hinter OBI sei keine Alternative. Beate Bulle-Schmid von der CDU-Fraktion sagte, dass man noch prüfen müsse, was für Möglichkeiten es im Bereich der Steigungsstrecke gebe. Man warte die erneuten Vorschläge der Verwaltung ab und entscheide dann. Christine Lehmann von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen erklärte, dass sie Hauptstraßen radle, wenn sie sich irgendwo nicht so gut auskenne, deshalb müssten Hauptstraßen als schnellste Verbindung zwischen Ortsteilen Radstreifen oder Radwege haben. Es nütze auch Autofahren, wenn sie nicht hinter Radfahrern festhängen. Die Alternativstrecke sei als Hauptradroute nicht geeignet, weil es keine soziale Sicherheit gebe, daran ändere auch eine Beleuchtung nichts. Martin Körner von der SPD-Fraktion: „Zwei Herzen schlagen in meiner Brust“ – einerseits sei es an der Alternativroute ruhig und grün, andererseits muss eine Hauptradroute möglichst eben dort verlaufen, wo die Ziele der Radfahrer sind. Nach dem Ergebnis der Prüfung durch die Stadtverwaltung werde entschieden. Für die Fraktion SÖS-Linke-Plus kam stellvertretend Wolfgang Kämmerer, Bezirksbeirat in Stuttgart-Süd, zu Wort. Die Route müsse vor allem flach sein. Würde er in Wangen wohnen, würde er eine Initiative „Wangen lauft nai“ gründen, um den Autoverkehr aus dem Ortskern zu bekommen. Sibel Yüksel von der FDP findet die Alternativroute bei Nacht nicht gut. Ihre private Meinung sei, dass die Hauptradroute an die Hauptverkehrsstraße gehöre. Jedoch gebe es in ihrer Gruppierung noch keine einheitliche Meinung dazu. Einzelstadtrat Ralph Schertlen von den Stadtlisten findet aufgrund der vielen Ampeln an den Hauptverkehrsstraßen die Alternativroute besser, was allerdings nicht für die Steigung bei OBI gelte. Er würde die Näherstraße außerorts mit Beleuchtung und einem besseren Belag versehen, aber im Hedelfinger Bereich die Route an der Hauptverkehrsstraße realisieren.

Der ADFC Stuttgart zieht das Fazit, dass die Route an den Hauptverkehrsstraßen dringend zu realisieren ist, außerdem sollten über das bisherige Tempo 30 hinaus Maßnahmen ergriffen werden, den Durchgangs-Kfz-Verkehr aus der Ortsmitte Wangens herauszuhalten. Die Näherstraße und Hühbergstraße könnten ohne den steilen Abschnitt beim OBI als Freizeitvariante zusätzlich beschildert werden, zudem sollten dort die Belagsschäden beseitigt werden.

Frank Zühlke



In der Ortsmitte von Wangen gilt bereits Tempo 30, die Alternative führt durch schmale Sträßchen



Bei der Fahrt von Wangen nach Hedelfingen muss der Platz für Radverkehrsanlagen noch geschaffen werden – der bergige Weg hinter dem Baumarkt ist keine Alternative!

stadtmobil
carsharing

**Ich habe kein
eigenes Auto,
aber immer
das Richtige.**

www.stadtmobil-stuttgart.de

Das Lastenrad in einem Handwerksbetrieb

Erfahrungen in einem Steinmetzbetrieb

Das tägliche Verkehrschaos mit den Einschränkungen für unseren Handwerksbetrieb beschäftigt mich schon lange. Die Schadstoffbelastungen und die damit verbundenen drohenden Einschränkungen für Pkw und Lkw haben bei mir zur Suche nach Alternativen im Transportbetrieb geführt. So besuchte ich im Herbst letzten Jahres die Infoveranstaltung der Stadt Stuttgart zur Elektromobilität und fuhr ein Lastenrad zur Probe.

Der erste Eindruck war gut. Um eine Entscheidung treffen zu können, ließ ich mir das Lastenrad von Hyggelig-Bikes für einen Tag aus. Vorab hatte ich eine Bedarfsanalyse erstellt.

Am Probetag im November wurde dann eifrig gefahren und die verschiedenen Arten des Transports auch an Gefällstrecken ausprobiert. Die Einsatzmöglichkeiten im Steinmetzbetrieb sind: Steintransport, Holztransport, Werkzeugtransport, kleine Reparaturaufträge und Beschriftungen, Besichtigungen in Friedhöfen und in der Stadt, Kundenberatung mit Unterlagen, Behördengänge, Pakettransport, Materialeinkauf (Farben, Holz, Schreibwaren usw.) und Mitarbeitertransfer (Material ist auf der Arbeitsstelle, der Mitarbeiter fährt täglich hin zum Arbeiten). Die Werbewirkung am Probetag war immens, man wurde beäugt und auch angesprochen. Die Nutzlast bis 130 kg macht vieles möglich.

Nach dem überzeugenden Probetag beantragte ich mit Hilfe von Frau Pelzer von Hyggelig-Bikes die Landesförderung. Das Lastenrad ist seit 1. März 2018 im Dienst für die Kunden unterwegs. Der Betrieb spart Zeit und Geld, der Mitarbeiter fördert seine Fitness und ist ohne Stress unterwegs, der Kunde wird günstiger und pünktlich bedient. Der Lkw ist in einem Steinmetzbetrieb nicht zu ersetzen, der Einsatz jedoch reduzierbar. Das Lastenrad in Verbindung mit dem Firmenticket der SSB macht die Pkw-Nutzung nahezu obsolet.

Die Erfahrungen sind im täglichen Einsatz durchweg positiv, jedoch wird man immer noch verwundert angesehen, wenn man mit dem Rad zu wichtigen Terminen erscheint – ein SUV ist da eben beeindruckender und für den Status förderlicher. Das Rad wird in manchen Kreisen als ein politisches Symbol der Grünen gesehen,

jedoch ist das Fahrrad schon über 200 Jahre alt und damit wesentlich älter als die Grünen. Diese Einordnung des Fahrrades in die grün-alternative Ecke gilt es zu überwinden.

Nach dem Besuch der Mitgliederversammlung des ADFC im Februar d.J. war es für mich noch nicht so klar, ob eine Mitgliedschaft in diesem Verband sinnvoll ist. Der Besuch der im Jahresprogramm des ADFC-Stuttgart angekündigten Infoveranstaltung zum Thema „Lastenrad“ im Mai d. J. führte dazu, dass ich Mitglied im ADFC und Fördermitglied im ADFC-Stuttgart wurde.

Die Ausführungen des Vertreters von VeloCARRIER bei der erwähnten Informationsveranstaltung eröffneten mir als Inhaber eines Handwerksbetriebes die Möglichkeit, ein anhaltendes Problem zu lösen. Wir bekommen sehr viele Pakete. Wenn der Paketdienst kommt, ist häufig niemand im Betrieb, der diese annehmen könnte. Jetzt bekommen wir die Pakete in einem von uns bestimmbar Zeitfenster mit dem Lastenrad von VeloCARRIER zugestellt.

Für mich als Steinmetz, der sich unter der zentralen Zielsetzung „Nachhaltigkeit“ im Besonderen der Verarbeitung von heimischem Naturstein verpflichtet weiß, schließt sich mit dem Einsatz umweltfreundlicher Verkehrsmittel wie dem Lastenrad und auch der Nutzung entsprechender Angebote (Anlieferung von Hilfsmitteln) ein Kreis.

Mein Bestreben ist die Förderung des Rades, insbesondere des Lastenrades im Wirtschaftsverkehr. Es muss für den Kunden Normalität sein, dass ein Handwerker mögliche Aufträge mit dem Lastenrad ausführt. Ebenso gilt es, den Alltagsradler (Weg zur Arbeit, Einkauf) zu fördern. Diese Zielsetzung ist für einen Gewerbetreibenden erstrebenswert: Die heimische Wirtschaft braucht freie Straßen, damit Versorgung mit Gütern und Dienstleistung gelingen kann. Die Verbesserung der Umwelt muss auch den Wirtschaftsbetrieben am Herzen liegen. Sie sollten sich daher nicht verweigern, sondern dazu beitragen, dass das Machbare umgesetzt wird, und dabei auch im eigenen Interesse vorangehen.

Wir waren Mitglied eines Teams beim Stadtradeln 2018. Weiterhin bieten wir als Steinmetzbetrieb ein Produktprogramm „Fahrrad und Naturstein“ an. Dazu gehören Vorschläge für Fahrradabstellplätze mit Mauern, Überdachungen, Bodenbelägen, patentierten Fahrradabstellanlagen, Treppenanpassungen, Tischen und Bänken aus heimischem Naturstein (auch für Selbstabholer).

Für das kommende Jahr ist geplant, eine Rad-Thementour „Naturstein in Stuttgart und Umgebung“ anzubieten.

Heinz Blaschke



Links:

Heinz Blaschke mit seinem Lastenrad

Finanzspritze für das Elektrolastenrad

Kaufprämien von Bund, Land und Stadt

Wer sich im Juli 2018 eine halbe Stunde an die Fahrradstraße in der Tübinger Straße setzt, dem fällt auf: Die Lastenrad-Dichte hat (auch) in Stuttgart deutlich zugenommen. Cargobikes werden immer mehr als echte Alternative zum Stadt-Auto wahrgenommen. Durch die stark verbesserten Elektromotoren sind sie auch in hügeligen Städten wie Stuttgart voll einsatzfähig – sie schaffen auch voll beladen jeden Berg, das testen wir mit unseren Rädern regelmäßig.

Zudem kommt der Fahrer mit seiner „Ladung“ (egal ob Kinder, Einkäufe oder gewerbliche Transporte) innerstädtisch schneller und stressfreier ans Ziel als mit dem Auto – und Spaß macht es auch noch.

Derzeit hat, wer mit dem Elektrolastenrad unterwegs ist, die gleichen Rechte und Pflichten wie jeder andere Pedelec-Fahrer, gesonderte Lastenrad-Vorschriften gibt es (noch) nicht.

Kaufprämien für Elektrolastenräder fördern die dringend notwendige Verkehrswende und sind schwer im Kommen.

Hyggelig Bikes hat vor einiger Zeit bei der Stadt Stuttgart und beim Gemeinderat das Förder-Konzept „Family Bikes“ vorgeschlagen, eine Förderung für Elektrolastenräder für private Nutzer als Baustein der Verkehrswende in Stuttgart. Der entsprechende Antrag im Gemeinderat wurde von allen Fraktionen unterstützt, die Gelder sind im Haushalt eingestellt. Parallel hat sich die Stadt Stuttgart noch um eine Bundesförderung beworben, die das Budget nochmals erweitern würde. Hier steht der Bescheid noch aus.

Sobald die Bundesförderung zugesagt ist, können die Fördergelder aus dem Haushalt frei gegeben werden. Natürlich beraten wir unsere Kunden nach ihrer Probefahrt immer zu den aktuellen Fördermöglichkeiten.

Über HYGGELIG BIKES wurde im RadRundbrief Frühjahr 2017 ausführlich vorgestellt. Als Geschäftsführerin wurde ich 2016 in die Vollversammlung der IHK Region Stuttgart gewählt und zusätzlich in den IHK-Verkehrsausschuss. 2018 wurden wir mit dem Ideenstark-Preis der MfG und des Wissenschaftsministeriums ausgezeichnet für das Beratungsangebot über Urbane Mobilität und Corporate Mobility, das sich an Unternehmen und Kommunen richtet. Als Händlerin für Elektrolastenräder bekomme ich hautnah mit, wie sich die Zukunft der Mobilität gerade neu erfindet. Die Verkehrsminister der EU sind sich einig: Über 50 Prozent der Transporte in den Städten können auf Lastenräder verlagert werden. In Kombination mit attraktivem Nahverkehr und Leihsystemen für Mobilitätslösungen entstehen zukunftsfähige Konzepte für urbane Mobilität: für mehr lebenswerte Städte in Baden-Württemberg und Deutschland.

Anne Pelzer

HYGGELIG BIKES GmbH www.hyggelig-bikes.de



Hier ein kleiner Überblick zu den aktuellen Förderungen für Elektrolastenräder:

- Die Bundesförderung gibt es von März 2018 bis 28. Februar 2021 (rückwirkend bis 29. Nov. 2017) für Unternehmen und Kommunen. Sie beträgt max 2.500 € für Cargobikes, Lastenanhänger und Gespanne mit Pedelec-Antrieb und Mindest-Transportvolumen von 1m³ (bei Gespannen sind auch Cargobikes ohne Pedelec-Antrieb förderfähig, wenn der Anhänger mit Pedelec-Antrieb ausgestattet ist). Ein Antrag kann unter folgendem Link gestellt werden – http://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Kleinserien_Klimaschutzprodukte/Schwerlastenfahrraeder/schwerlastenfahrraeder_node.html?sessionId=5FB8D9476673AFEC09610E833C870D16.2_cid387. (Der Link steht auf der Website des ADFC Stuttgart zum Kopieren bereit).
- Die Landesförderung des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg sieht eine Regelförderung seit September 2017 für gewerbliche Nutzer vor. Für gewerbliche Nutzer, Unternehmen, Körperschaften des privaten Rechts, gemeinnützige Organisationen sind dies max. 3000 Euro Zuschuss für Elektrolastenräder und Lastenanhänger mit Pedelec-Antrieb. Eine rückwirkende Förderung für bereits gekaufte Lastenräder ist nicht möglich. Im Juni 2018 war das Budget ausgeschöpft. Anträge können derzeit nicht gestellt werden; eventuell werden 2018 noch weitere Gelder bereitgestellt. Wenn dies der Fall ist, kann der Antrag unter folgendem Link gestellt werden – <https://www.l-bank.de/lbank/inhalt/nav/foerderungen-und-finanzierungen/alle-foerderangebote/fh-finanzhilfen/foerderung-von-elektrolastenraedern-fuer-den-gewerblichen-gemeinnuetzigen-gemeinschaftlichen-oder-kommunalen-einsatz.xml?ceid=130206¬FoundRedirect=true>. (Der Link steht auf der Webseite des ADFC Stuttgart zum Kopieren bereit).
- Die Förderung der Stadt Stuttgart sieht eine Förderung von Privatpersonen für den Kauf eines Elektrolastenrads vor. Die genaue Fördersumme pro Rad steht noch nicht fest. Die Stadt Stuttgart hat sich noch um zusätzliche Bundesmittel beworben, die dann auch mit ausgeschüttet werden – die Zusage steht hier noch aus (soll noch 2018 kommen). Die Stadt Stuttgart wird sofort breit über die Stuttgarter Presse informieren, sobald man sich um die Förderung bewerben kann – und welche Förderrichtlinien man beachten muss.

Freie Lastenräder für alle – Lastenrad Stuttgart

70 % aller innerstädtischen Transporte könnten mit Lastenrädern gemacht werden. Nicht alle Menschen haben jedoch die Möglichkeit, sich ein eigenes Lastenrad anzuschaffen, sei es aufgrund der hohen Anschaffungskosten oder weil es in der Stadt kaum private Abstellmöglichkeiten gibt. Die Stadt Stuttgart stellt bis jetzt auch keine sicheren Abstellmöglichkeiten für solche Fahrräder bereit.

Darum haben wir **Lastenrad Stuttgart** gegründet. Mittlerweile bietet Lastenrad Stuttgart sechs Lastenräder und vier Schwerlast-Anhänger inkl. passendem Zugpferd zum Ausleihen an. Die Räder und Hänger stehen an mehreren Stationen in Stuttgart, z.B. im Biomitgliederladen Plattsalat West (Gutenbergstraße 77a, 70197 Stuttgart), im Café Kantinchen (Alexanderstraße 180, 70180 Stuttgart) oder in der freien Werkstatt Hobbyhimmel (Siemensstrasse 140, 70469 Stuttgart-Feuerbach).

Wir sehen die Räder im Projekt als „Gemeingut“ an, das heißt, die Lastenräder gehören der Gemeinschaft und sie können gegen eine Spende ausgeliehen werden. Dazu braucht man sich lediglich auf unserer Internet-Seite anzumelden (<http://www.lastenrad-stuttgart.de/>), das gewünschte Rad an der gewünschten Station reservieren und am Wunschtage abholen.

Wir stellten unser Projekt „Freies Lastenrad“ auf der eMobility Messe im Rahmen der Nachhaltigkeitstage des Landes Baden-Württemberg vor. Wir hatten einen Stand auf dem evangelischen Kirchentag und waren Teil des Reallabors für nachhaltige Mobilitätskultur sowie bei jeder Veranstaltung der eyecatcher.

Wer sich im Projekt einbringen möchte, ist mehr als willkommen. Dabei brauchen wir nicht nur die typischen „SchrauberInnen“, die die Räder regelmäßig warten, auch ElektrikerInnen sind bei unseren Rädern mit Motor ab und zu nützlich. Und Leute, die gut kommunizieren können, können sich bei uns einbringen; sei es in der Kommunikation mit den Stationen, wenn wir mal Reservierungen aufgrund eines Schadens absagen müssen oder mal wieder ein Presstetermin ansteht. Wer lieber vor dem Rechner sitzt, kann sich z. B. bei unserer Homepage einbringen.

Mitglieder im neu gegründeten Verein sind auch immer gerne gesehen, genauso wie Spenden an unser Projekt.

*Jan Lutz, Büro für Gestalten,
Kleine Königstr. 1, 70178 Stuttgart,
info@lastenrad-stuttgart.de*



Das wurde mit unseren Lastenrädern schon alles gemacht:

- Es wurden schon mehrere Umzüge durchgeführt.
- Bräutigame brachten ihre Bräute damit zum Traualtar.
- Sie wurden in Baumärkten bis zur Belastungsgrenze vollgeladen.
- Junge Familien konnten stressfreie und vor allem spaßige Ausflüge mit ihren kleinen Kindern machen.
- Bioläden nutzen sie für ihre interne Logistik und Warenauslieferungen.
- Es wurden riesige Mengen Grüngut zu Häckselplätzen gebracht.
- Bei der Critical Mass wurden auf den Anhängern DJs inkl. ihrer Anlage transportiert.



VeloCARRIER

Lastenräder in Stuttgart

Viele haben in Stuttgart schon einmal eines dieser auffälligen roten Lastenräder mit dem großen Kasten gesehen. Auf dem Kasten ist entweder Werbung eines Geschäftes (z. B. die Buchhandlung Wittwer) oder die Firma VeloCARRIER, für die diese Räder in Stuttgart unterwegs sind, macht auf sich selbst aufmerksam. Da sind dann Stichworte wie

- City-Logistik
- Same Day Delivery
- Paketdienst und
- Lieferservice

zu lesen. In einem RadRundbrief zum Leitthema „Lastenräder“ wollten wir etwas genauer wissen, was sich hinter VeloCARRIER verbirgt. Paul-Werner Schreiner sprach mit Sebastian Bühler, dem Niederlassungsleiter von VeloCARRIER-Stuttgart.

Paul-Werner Schreiner (PWS)

Herr Bühler, vielen Dank, dass Sie Zeit für dieses Gespräch haben. Was ist VeloCARRIER, welche Geschäftsidee ist damit verbunden?

Sebastian Bühler (S.B.)

Die ursprüngliche Idee war, den innerstädtischen Verkehr zu reduzieren. Wir wollten einen Bringedienst einrichten, der Waren vom Einzelhändler mit dem Lastenfahrrad nach Hause liefert.

(PWS): Wann wurde VeloCARRIER gegründet und wie war die weitere Entwicklung – heute gibt es VeloCARRIER ja in mehreren Städten?

(S.B.): Wir starteten im Januar 2015 in Tübingen. In dieser kleinen Stadt mit der speziellen Bewohnerstruktur wurde das Geschäftsmodell auch ganz gut angenommen. Im Oktober 2015 wurden Filialen in Esslingen, Würzburg und Gießen gegründet. Im Mai 2016 starteten wir in Stuttgart. Weitere Standorte sind Ulm, Mainz, Bochum; in Planung sind: Freiburg, Karlsruhe, Köln und München.

(PWS): Zu VeloCARRIER in Stuttgart – wie viele Lastenräder sind im Einsatz und wie viele Mitarbeiter haben Sie?

(S.B.): Wir haben 2015 in Stuttgart mit 3 Lastenrädern angefangen. Inzwischen sind 20 Lastenräder im Einsatz. Es handelt sich um Pedelecs mit einer Zulademöglichkeit von 250 kg. Wir werden neue Lastenräder bekommen, mit denen dann 500 kg transportiert werden können. Es sind 40 Fahrer im Einsatz, dazu kommen 6 Mitarbeiter im Büro.

(PWS): Die auf Ihren Radaufbauten zu lesenden Schlagworte – City-Logistik, Same Day Delivery, Paketdienst und Lieferservice – lassen erahnen, dass das ursprüngliche Geschäftsmodell über den Bringedienst hinausgewachsen ist.

(S.B.): In der Tat – in den größeren Städten wurde das Angebot des Bringedienstes von den Händlern nicht so intensiv angenommen. In Stuttgart arbeiten wir z. B. mit der Markthalle, der Buchhandlung Osiander, Blumenhändlern und Apotheken zusammen. Mit dem Einkaufszentrum Gerber haben wir ein Abkommen, dass Kunden sich bei einem Einkauf von >50 € für sie kostenfrei die Ware von uns nach Hause liefern lassen können. Übergeordnetes Ziel ist weiterhin, den innerstädtischen Autoverkehr zu reduzieren. Es sind nun weitere Geschäftsfelder hinzugekommen – und diese Entwicklung ist vermutlich noch nicht beendet. Zentrales Stichwort ist „letzte Meile“ –



damit ist das letzte Wegstück gemeint, das eine Ware in dem Lieferprozess vom Erzeuger/Lieferanten/Händler zum Händler/Endverbraucher zurücklegen muss.

(PWS): Können Sie uns Beispiele nennen?

(S.B.): Ja selbstverständlich:

- Im Kontext des Online-Handels bieten wir an, dass der Besteller die Ware, z.B. von Zalando, nicht an seine Heimatadresse liefern lässt, sondern zu uns. Der Kunde kann dann bei uns angeben, wann er erreichbar ist und wir die Ware liefern sollen. Wir sammeln ggf. mehrere Bestellungen und liefern diese dann zusammen aus. Umgekehrt wickeln wir auch Retouren ab: Der Kunde vereinbart mit uns einen Termin, zu dem wir eine Retourensendingung bei ihm abholen sollen. Der LKW von DPD kommt einmal am Tag in unser Lager und holt die Pakete ab. Bei Zalando geht dies mit DHL. Da es sich immer um kleinere Pakete handelt, entstehen hier auch keine Lagerprobleme.
- Einen Letzte-Meile-Service bieten wir auch für die Gastronomie, Großküchen und Hotels an. Das Problem besteht darin, dass Kühl-LKWs zum einen nicht überall vorfahren/parken können und es zum anderen enorm zeitaufwändig ist, für vergleichsweise kleine Mengen die Kühlwägen zu öffnen, Ladenbühnen herunterzulassen usw. Wir haben Kühlmöglichkeiten. Die Ware (z. B. Fleisch, Gemüse) wird bei uns angeliefert und wir können sie mit dem Fahrrad auch in der Innenstadt unproblematisch zeitnah und punktgenau liefern.
- Die Firma Bosch hat in Stuttgart sehr viele Standorte, zwischen denen auch nicht-digitale Post hin- und hergeschickt wird. Wir übernehmen für die Firma Bosch den innerbetrieblichen Brief- und Paketverkehr.

Ein neues Projekt startet im Herbst. Die meisten innerstädtischen Parkhäuser, vor allem die an Einkaufszentren angegliederten, sind im Regelfall nachts bis in die Morgenstunden leer oder nur wenig belegt. Mit Evopark, die das Parkhaus im Gerber Viertel managt, plant VeloCARRIER in diesem Parkhaus in den Morgenstunden für Lieferanten Parkplätze zur Verfügung zu stellen, auf denen Waren zwischengelagert werden können. Die Sendungen werden dann von dort mit Lastenrädern zu den Kunden gebracht. Das Projekt wird vom Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO wissenschaftlich begleitet.

(PWS): Herr Bühler, wir bedanken uns für das Gespräch und die interessanten Informationen.

ADFC-Familientouren 2018

Tierpark Nymphaea in Esslingen

Unter besten Vorzeichen startete am Sonntag, den 22. April um 10 Uhr eine Gruppe mit 31 Teilnehmern in Degerloch an der Endhaltestelle der Zahnradbahn zur ersten ADFC-Familientour der Saison. Viele Familien aus dem vergangenen Jahr waren dabei, aber auch einige Neueinsteiger. Der jüngste Teilnehmer mit anderthalb Jahren fuhr im Fahrradanhänger mit.

Die Strecke verlief ausgesprochen familienfreundlich fast immer mit leichtem Gefälle durchs Ramsbachtal und weiter durchs Körschtal, durch Wiesen und Felder, vorbei an Pferdehöfen und blühenden Apfelbäumen. Eine Spielplatz- und Vesperpause gab es bei der Körschtalkause in der Nähe von Scharnhausen, wo auch gleich der Fußball zum Kicken ausgepackt wurde.

Durch die Industriegebiete am Neckar, wo es am Sonntag glücklicherweise sehr ruhig war, gelangten wir zur Neckarinsel Oberesslingen, unserm heutigen Ziel, dem Tierpark Nymphaea. Dort teilten sich die Familien auf – entweder gleich zum Rundgang durch den schattigen Park mit vielen einheimischen und exotischen Tieren oder erst einmal zur Stärkung im Biergarten.

Einige Teilnehmer legten den Rückweg mit der S-Bahn ab Oberesslingen zurück. Die anderen fuhren am Nachmittag am Neckar zurück. In Wangen gab es noch eine Eispause. Hier verabschiedeten sich weitere Radler, um mit der Stadtbahn heimzufahren. Alle anderen radelten durch den Schlossgarten zurück nach Stuttgart.



Kletterbrezel: Spielplatz beim BrezelMuseum Erdmannhausen



Start in Degerloch

BrezelMuseum in Erdmannhausen

Die zweite Familientour führte am Sonntag, den 17. Juni ins BrezelMuseum in Erdmannhausen bei Marbach. Wir starteten mit 23 Teilnehmern gegen halb zehn am Bahnhof Feuerbach und radelten entlang des Feuerbachs nach Mühlhausen und weiter neckarabwärts. An der Endhaltestelle der Stadtbahn in Remseck kam eine weitere Familie mit drei Personen dazu. Kurz darauf machten wir eine Spielplatzpause. In Poppenweiler ging es tüchtig bergauf! Danach radelten wir auf ruhigen Wegen nach Erdmannhausen. Etwas versteckt liegt in der Badstraße das BrezelMuseum. Nicht zu übersehen ist dagegen der Spielplatz mit einer großen Brezel, die zum Herumklettern einlädt. Weil die Kinder so zügig unterwegs waren, kamen wir fast eine Stunde früher an als geplant und hatten dadurch genügend Zeit zum Spielen und Erholen. Danach bekamen wir eine Führung durch die Ausstellung im BrezelMuseum, übten das Brezelschlingen und backten unsere eigenen Brezeln. Besonders eindrucksvoll war die Sonderausstellung „Der Brezel neue Kleider“ mit der Brezel-Kunst von Jürgen Roesner.

Ein großer Teil der Gruppe fuhr mit der S-Bahn von Erdmannhausen bzw. Marbach nach Stuttgart zurück. Manche wollten rechtzeitig zum ersten Deutschlandspiel der WM zu Hause sein. Die vier restlichen Teilnehmer radelten über Ludwigsburg zurück nach Stuttgart.

Es waren wieder einmal zwei schöne Touren auf gut ausgewählten Wegen, bei bestem Radlvetter mit vielen vergnügten Teilnehmern. Es ist immer wieder schön zu erleben, dass trotz der unterschiedlichen Voraussetzungen im Hinblick auf Alter, Kondition und Motivation gemeinsame Fahrradtouren möglich sind.

Annette Tumback

Weitere Informationen zu den nächsten 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)

Von Stuttgart nach Überlingen in drei Tagen

Als Familie mit dem Rad unterwegs



Schäferkarren in Wildberg

Die vielfältigen Interessen in einer Familie unter einen Hut zu bringen, ist nicht immer leicht. Aber bei einer Sache sind sich alle Familienmitglieder einig: eine Fahrt zu den Großeltern am Bodensee – das geht immer! Deswegen lag es nahe, Überlingen am Bodensee als Ziel für eine kurze Radreise in den Pfingstferien zu wählen.

Ansonsten waren die Erwartungen in der Familie extrem unterschiedlich: Stefan („Weit, schnell und bergig“), Annette („Ruhige Radwege durch die Natur fernab vom Autoverkehr“), Benjamin („Zügig nach Überlingen mit schnellen Abfahrten“), Franziska („Wieso müssen wir immer Radfahren?“), Daniel („Ich will auch Tandem fahren“) und Jonas („Ich darf Tandem fahren – wann geht es los?“).

Die erste Etappe von Weilimdorf nach Weil der Stadt legten wir am frühen Nachmittag mit der S-Bahn zurück. Am Bahnhof in Weil der Stadt warteten wir einen Regenschauer ab und radelten dann – erleichtert, dass uns der Regenguss nicht unterwegs traf – in Richtung Althengstett und über Stammheim ins Nagoldtal. Die Strecke auf dem Nagoldtalradweg war für alle ein Genuss: ruhige Wege am Fluss entlang, wenig Verkehr, keine Steigungen, eine zuverlässige Ausschilderung, gutes Wetter, ein schöner Spielplatz in Wildberg beim Kloster und die Aussicht auf eine besondere Übernachtungsmöglichkeit.

Am Abend kamen wir am Campingplatz kurz hinter Wildberg an, wo auf einer Wiese drei Schäferwagen stehen. Zwei davon hatten wir zum Übernachten gemietet. Ein warmes Abendessen bekamen wir im Campingstüble und danach konnten wir unsere ungewöhnlichen Schlafgelegenheiten erkunden und herrichten. Die Kinder waren begeistert und wir verbrachten eine gemütliche und ruhige Nacht auf der Wiese zwischen dem Radweg und der Nagold. Am nächsten Morgen gab es ein umfangreiches Frühstück aus dem Picknickkorb. Die Kinder wären gerne noch länger geblieben!

In Nagold machten wir eine Spielplatzpause und verließen dann den Nagoldtalradweg in Richtung Talheim. Hier ging es längere Zeit in der Mittagssonne bergauf, so dass zusätzliche Pausen eingelegt werden mussten. Noch dazu verloren wir uns an einer Kreuzung aus den Augen und kamen fast gleichzeitig aus unterschiedlichen Richtungen nach einer rasanten Abfahrt am Marktplatz in Horb an. Dort hatten wir noch genügend Zeit für ein großes Eis.

Da das nächste Etappenziel Tuttlingen zu weit entfernt war, stiegen wir in Horb in den Zug. Auf der Zugstrecke von Stuttgart nach Singen gibt es als durchgehende Verbindung nur die komfortablen IC/RE-Züge, die für Fahrgäste als Regionalexpress gelten, für Fahrräder aber ein Intercity mit Reservierungspflicht sind. Nach einem längeren Telefonat mit der Hotline der Bahn, deren

Mitarbeiter diese komplizierte Regelung selbst nicht verstanden, nahmen wir stattdessen den ebenfalls neuen und bequemen Regionalzug und stiegen in Rottweil um. Immerhin waren die Züge nicht voll und wir konnten bequem mit unseren Fahrrädern einsteigen. Außerdem hielt der Zug direkt in Tuttlingen-Möhringen, wo das Naturfreundehaus „Donauversickerung“ liegt.

Im Ort konnten wir im Biergarten zu Abend essen – gerade noch rechtzeitig, bevor ein langanhaltender und kräftiger Regenguss einsetzte. Die Fahrt zur Unterkunft war dann kurz, die Steigung mit fast 20 % aber eine echte Herausforderung. Im gemütlichen Naturfreundehaus wurden wir – an diesem Abend als einzige Gäste – freundlich aufgenommen. Am nächsten Morgen gab es ein Frühstück, das locker auch für das Mittagessen reichte.

Am Vormittag fuhren wir durch das idyllische Rabental aufwärts – nur einige Rennradler überholten uns hier – bis zur Anhöhe Witthoh, von der man eine beeindruckende Aussicht hat. Von hier aus war der Bodensee fast zum Greifen nah, die ersten Orte am Bodensee waren sogar bereits ausgeschildert. Und nun folgten lange, traumhafte Abfahrten immer weiter bergab bis Wahlwies bei Stockach. In Ludwigshafen erreichten wir den See und damit das vertraute „Bodenseeradler-Gewimmel“. In Sipplinger Strandbad machten wir eine ausgedehnte Badepause – der See war durch die heißen Tage bereits über 20°C warm.

Auf dem schmalen und stark befahrenen Radweg bis Überlingen war nochmal viel Konzentration notwendig, aber auch das schafften wir. Ab Goldbach konnte Benjamin voraus preschen und uns schon mal ankündigen. Nach dem letzten Anstieg in Überlingen hoch zum Burgberg kamen alle zufrieden und voller schöner Erlebnisse nach 130 Kilometern auf dem Rad bei den Großeltern an. Trotz der unterschiedlichen Erwartungen war es wunderbar, mit der ganzen Familie unterwegs zu sein.

Annette Tumbach

Unterwegs im Nagoldtal



Rundkurs durch Oberschwaben



Obwohl das Jahresprogramm des ADFC Stuttgart erst relativ spät erschienen war, hatten sich für die früh in der Saison geplante Mehrtagestour durch Oberschwaben neun Mitfahrer angemeldet – eine aus Sicht des Tourenleiters sehr angenehme Gruppengröße. Wie sich herausstellen sollte, hatte sich eine sehr harmonische Gruppe zusammengefunden.

Die gewählte Strecke war eine etwas modifizierte Version des ehemaligen Donau-Bodensee-Radwegs. Wir fuhren auf der Westroute dieses Radweges von Laupheim zum Bodensee und auf der Ostroute wieder zurück.

1. Etappe – Laupheim – Bad Schussenried



Mit einem durchgehenden Zug konnten wir ganz bequem von Stuttgart nach Laupheim fahren. Dort starteten wir bei angenehmen Temperaturen, aber wolkenverhangenem Himmel zu der ersten Etappe in Richtung Bad Schussenried.

Auf guten Wegen – weitgehend abseits des Verkehrs – gelangten wir durch eine sehr schöne Landschaft in Alleshausen in das Naturschutzgebiet um den Federsee. Über einen Knüppeldamm kamen wir nach Bad Buchau, wo Kaffeepause angesagt war.

Von Bad Buchau führte der Weg südwestlich in das sehr schöne Bad Saulgau. Von dort fuhren wir östlich nach Bad Schussenried. 65 Kilometer und 675 Höhenmeter lagen hinter uns.

In Bad Schussenried konnten wir im Hotel Barbara Quartier beziehen. Dort blieb Zeit, sich zunächst etwas zu regenerieren. Gemeinsam erkundeten wir dann den Ort, um schließlich in der Brauereigaststätte zum Abendessen einzulaufen – Essen und Bier waren sehr gut.

2. Etappe – Bad Schussenried – Friedrichshafen



Nach einem guten Frühstück im Hotel Barbara starteten wir zur zweiten Etappe – mit Ziel Friedrichshafen am Bodensee. Das Wetter erwies sich als stabil. Der Himmel zeigte immer mehr blaue Stellen. Auch wurde es etwas wärmer.

Auf weiterhin schön geführten Wegen kamen wir zunächst südwärts nach Aulendorf und von dort wieder nach Westen nach Altshausen, wo wir uns viel Zeit nahmen, das Schloss des Herzogs von Württemberg und die Schlosskirche zu besichtigen. Im Innenhof des Schlosses sind Skulpturen von Diana von Württemberg zu sehen.

In der Schlosskirche wird an den hier geborenen Hermann den Lahmen gedacht, erinnert der als Benediktinermönch ein bedeutender Wissenschaftler, Komponist und Schriftsteller des Mittelalters war.

Von Altshausen fuhren wir erst nach Süden und dann wieder nach Westen, wo wir nach Wilhelmsdorf gelangten, einer Kleinstadt, die geprägt ist von den Zieglerschen Anstalten. Diese wurden 1824 von Pietisten gegründet. Die Einrichtung hatte sich die Versorgung und Integration von Hilfebedürftigen und Behinderten zur Aufgabe gestellt. Die auswanderungswilligen Wilhelmsdorfer haben auf Initiative des Leonberger Bürgermeisters die zweite Brüdergemeinde „Korntal“ gegründet. Heute betreibt der Verein ein umfangreiches Netz diakonischer Dienste in Baden-Württemberg in den Bereichen Altenhilfe, Behindertenhilfe, Suchtkrankenhilfe, Hilfe bei Hör-Sprach-Problemen, Jugendhilfe und Integration in die Arbeit.



Von Wilhelmsdorf führt der Weg durch das Rotachtal nach Urnau – landschaftlich vielleicht einer der schönsten Teilstücke der Tour.

Über Roggenbeuren gelangten wir nach Markdorf und damit in den Bodenseekreis. In der Altstadt von Markdorf konnten wir eine ganze Reihe alter Autos bewundern, die hier zufällig im Rahmen einer Oldtimer-Rallye durch den Ort kamen und einzeln vorgestellt wurden – über die PS-Zahl wurde natürlich informiert, leider aber nicht über den Durchschnittsverbrauch der alten Autos.

Von der Höhe vor Immenstaad gewahrten wir einen ersten Blick auf den Bodensee. Von Immenstaad nach Friedrichshafen war es nun nicht mehr weit – 80 Kilometer und 610 Höhenmeter lagen hinter uns, allerdings hatten wir auch etwa 800 Meter Gefälle. Wir übernachteten in der Jugendherberge Graf Zeppelin; zwei Mitfahrer nächtigten in dem gegenüberliegenden Hotel, wo wir abends gut essen konnten und noch lange gemütlich beieinandersaßen.

3. Etappe – Friedrichshafen – Leutkirch



Was wir bei der zweiten Etappe mehr an Gefälle hatten, mussten wir natürlich bei der dritten Etappe nach Leutkirch wieder mehr aufwärts fahren. Das Wetter war bestens; wir starteten bei strahlend blauem Himmel, und das sollte den Tag über auch so bleiben.

Wir fuhren zunächst bis Langenargen am Bodensee entlang. Dabei ereignete sich etwas, was Tourenleiter immer fürchten – ein Mitfahrer kam abhanden. Nach einiger Zeit kam dann ein telefonischer Kontakt zustande. Da der Mitfahrer mit einem Pedelec unterwegs war, war er schon weit vor der Gruppe. Es wurde vereinbart, dass er auf den beschilderten Wegen nach Leutkirch fährt und wir uns abends im Quartier wieder treffen – und so sollte es dann auch sein.

Ab Langenargen führte unser Weg durch eine sehr schöne Landschaft kontinuierlich bergauf in nordöstlicher Richtung.

In Wangen war dann die Mittagspause anberaumt.

Von Wangen fährt man zunächst in dem schönen Tal der Oberen Argen. Es geht dann noch ein Stück an dem in die Obere Argen mündenden Griebbach entlang, bevor der Anstieg nach Eglofs bewältigt werden muss. Hier war die Höhe für diesen Tag im Wesentlichen erreicht. Zielpunkt für die Kaffeepause war dann Isny. Wir kamen durch das Kurklinikviertel in die Stadt hinein.



Schloss Altshausen

Durch eine wieder sehr schöne Landschaft mit noch einmal einer kleinen Erhebung kamen wir nach 88 Kilometern und 820 Höhenmetern wohlbehalten in unserem Quartier in Leutkirch an. Hier verabschiedeten sich zwei Mitfahrer. Nach einem guten Abendessen in dem Brauereigasthof unternahmen wir noch einen kleinen Rundgang durch das nächtliche Leutkirch.

4. Etappe – Leutkirch – Laupheim



Nur noch zu acht starteten wir am vierten Tag zu unserer abschließenden Etappe nach Laupheim zurück. An diesem Tag gab es nun wieder mehr Gefällstrecken als Steigungen.

Der erste und heftigste Anstieg kam gleich nach 10 Kilometern – hinauf nach Schloss Zeil, das man schon von weitem sehen kann.

Über Bad Wurzach führte der Weg nordwärts weiter nach Ochsenhausen, wo man sich im Kloster auf eine Reitermesse vorbereitete. Wir beschlossen, die Kaffeepause in den Ort unten zu verlegen. Dort zogen die geschmückten Reiter dann an uns vorbei.

Auf einem sehr schönen Radweg im Tal der Rottum gelangten wir schließlich nach 75 Kilometern und 590 Höhenmetern (750 Meter Gefälle) zeitlich passend am Bahnhof Laupheim-West an, um mit dem Zug wieder nach Stuttgart zurückzukehren.

Paul-Werner Schreiner

Fahrradland Dänemark



Kopenhagen: Radfahrerbrücke Cykelslangen

Geplant war es ganz anders – eigentlich wollten wir mit Tandem samt Trailer in Norwegen unseren Urlaub verbringen. Doch irgendwie mochten meine Knie die zahlreichen Steigungen an Norwegens Fjorden nicht so richtig – trotz Pedelec-Unterstützung am Tandem. Aber vielleicht war auch die aus „Sicherheitsgründen“ mitgeführte Campingausstattung etwas viel Beladung. Also setzten wir nach etwa einem Drittel der geplanten Strecke in Norwegen ab Molde mit zwei Fährüberfahrten nach Hirtshals in Dänemark über. (Ganz abgesehen davon – einen wunderbaren Reisebericht über Norwegen gab es schon im letzten Rundbrief...).

Also nun Dänemark – in der Hoffnung auf weniger kniebelastende Etappen. Die Campingausstattung haben wir gleich bei der Ankunft in Hirtshals wieder nach Hause geschickt. Im Gegensatz zu Norwegen rechneten wir mit weniger Problemen, in (für uns) radelbarer Entfernung eine feste Unterkunft zu finden.

Wir mussten die Routen neu planen. Zur Übersicht legten wir uns eine „Radwanderkarte Dänemark“ zu (Maßstab 1:500.000). Klingt ziemlich abenteuerlich, war aber komplett ausreichend. Dänemark besitzt ein ziemlich dichtes Radroutennetz mit ausgeschilderten, durchnummerierten nationalen und regionalen Fahrradrouten. Die sind alle auf der Karte zu finden – hinsichtlich der Oberfläche (Asphalt/Schotter) farblich abgesetzt. Da auch „normale“ Straßen hierarchisch erkennbar sind (zur Umfahrung längerer Schotterstrecken), war die Karte zur Planung komplett ausreichend.

Die Unterscheidung „Asphalt/Schotter“ sollte nicht vernachlässigt werden. Zwar sind selbst die geschotterten Wege im Vergleich zu

Deutschland sehr gut gepflegt – insbesondere aber auf Jütland besteht jedoch der „Schotter“ aus mittelgroßen, oft scharfkantigen Steinchen. Wir hatten den Verdacht, dass sich darunter auch mal eine Glasscherbe verirrt hat. Ein Plattfuß war die Folge.

Wer glaubt, Dänemark hätte gar keine Steigung, irrt gewaltig. Auch wenn die höchste Erhebung Dänemarks gerade mal 170 Meter ist, können auf 100 Kilometern schon mal 1000 Höhenmeter zusammenkommen. Und der Wind... Die letzten 25 Kilometer auf der ersten Etappe von Hirtshals nach Aalborg fuhren wir in strömendem Regen (der einzige im gesamten Urlaub) bei starkem Seitenwind mit dem windempfindlichen Gespann in Dauerschräglage.

Zurück zum Fahrradland Dänemark: Es ist auch außerhalb der Fahrradmetropole Kopenhagen deutlich zu erkennen, dass dem Fahrrad in Dänemark eine ganz andere Bedeutung beigemessen wird als in Deutschland. Neben der konsequenten und übersichtlichen Wegweisung (auch wenn wie bei uns mal ein Wegweiser „verschwindet“) sind es eine Menge Kleinigkeiten, die das Radfahren attraktiver machen: klare Führung, keinerlei Bordsteinkanten, auch straßenbegleitende Radwege sind so gut gegründet, dass kein Wurzelwerk nach oben durchschlägt usw. Folglich nutzen auch Radrennfahrer diese Wege (gekennzeichnete Schotterstrecken mal ausgenommen) und nicht die benachbarte Straße. In Deutschland ist dies selten zu beobachten – warum wohl?

Landschaftlich ist Dänemark nun mal wenig aufregend – vor allem im Vergleich zu Norwegen – und kulinarisch für unseren Geschmack auch nicht gerade eine Offenbarung. Irgendwie ernähren sich die Dänen ausgesprochen fleischlastig. Selbst eine harmlose Frühlingsrolle entpuppt sich als reiner teigum-



Radschnellweg



Schotter-Straßenbelag



Unser vier Meter langes Tandem

mantelnder Hackfleisch„behälter“. Man kann sich nicht immer nur von leckerem Lakritz ernähren (in allen Formen, besonders schmackhaft Lakritzeis).

Von Jütland setzten wir dann mit der Fähre nach Seeland über, um endlich die viel gerühmte Welthauptstadt des Fahrrades, Kopenhagen, anzusteuern. Schon allein das Reinfahren war ein Erlebnis: 30 Kilometer Radschnell-

weg mit wenigen Kreuzungen und Ampeln bis ins Zentrum. In Kauf nehmen muss man jedoch, dass man landschaftlich ziemlich unattraktiv entlang einer Schnellstraße fährt – ist eben für Pendler gedacht, nicht für Radtouristen. Gewöhnungsbedürftig ist das in ganz Dänemark vorgeschriebene indirekte Linksabbiegen an Kreuzungen. Anfangs fand ich das ziemlich bescheuert und verstand es auch nicht richtig. Mit der Zeit gewöhnt man sich daran und genießt auch die damit verbundenen Vorteile. Man

fährt an der Kreuzung erst mal geradeaus und stellt sich vor den querenden Verkehr und wartet ab, bis die zugehörige Ampel grün zeigt – es gibt meist noch eine gut sichtbare in Kreuzungsmitte – oder die Kreuzung frei ist.

Zugegeben, das Aufstellen vor dem Querverkehr mit unserem 4-Meter-Gefährt war manchmal abenteuerlich. Das Ganze funktioniert nur deshalb so gut, weil es in Kopenhagen nicht das bei uns übliche „Ampelhüpfen“ gibt. Alle Kreuzungen werden in einem Zuge überquert. So kommt man trotz indirektem Linksabbiegen relativ zügig vorwärts. Zwangsläufig kommt es auch mal vor, dass man aufgrund des hohen Radverkehrsaufkommens schlichtweg im Fahrradstau steht.

Auch die Fahrt aus Kopenhagen hinaus war interessant: wieder 25 Kilometer Radschnellweg, diesmal mit Anzeige der eigenen Geschwindigkeit und der erforderlichen Geschwindigkeit um eine grüne Welle für Radler zu genießen.

Der Rest ist schnell erzählt: Eine Runde über die Insel Mön mit ihren Kreidefelsen mussten wir uns sparen, da die vielgerühmte Rohloff-Nabe nur noch 5 von 14 Gängen zur Verfügung stellte (inzwischen von Rohloff in Rekordzeit repariert). So fuhren wir auf direktem Weg Richtung Fähre Puttgarden. Dass wir wieder in Deutschland waren, konnten wir leidvoll nach wenigen Kilometern feststellen: Der straßenbegleitende Radweg auf Fehmarn entlang der Straße war aufgrund durchgebrochener Wurzeln eine absolute Zumutung.

Cornelius Gruner



**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



Erzgebirge – Berlin – Polen

oben:

**Erzgebirge Ansicht –
Neuer Hetzdorfer Viadukt, Flöha**

Unseren Mai-Urlaub 2018 begannen wir im Erzgebirge. Das Erzgebirge – grob gesagt das Gebiet südwestlich von Dresden – ist nicht nur für Mountainbiker interessant. Auf guten Radwegen kommt man auch mit einem Tourenrad prima durch die reizvolle hügelige Landschaft. Will man, wie wir, die Augustusburg besuchen, kann man ein gutes Stück den Zschopau- oder auch den Flöha-Radweg nutzen. Wie bei so manchen Fluss-Radwegen sollte man aber nicht meinen, dass diese immer nur am Namen gebenden Fluss entlangführen, die Strecke enthält durchaus Steigungen.

Die Augustusburg – auf einem 516m hohen Quarzporphyr-Kegel einst als Jagd- und Lustschloss errichtet – wurde mittlerweile zum „Biker- und Oldtimer-Schloss“. Denn nicht nur die schöne Aussicht, sondern auch Ausstellungen und das Motorrad-Museum mit einer der umfangreichsten Sammlungen Europas lockt.

Abstecher nach Tschechien sind ebenso interessant: Für Ambitionierte bietet sich eine Tagestour über Oberwiesenthal nach Jáchymov. Das nordwestböhmische Jáchymov / St. Joachimsthal gilt als ältestes und noch aktives Radium-Sol-Heilbad der Welt. Sein dunkles Kapitel während der Nachkriegszeit – zwölf „Gulag“ zum Zwecke des Uranerz-Abbaus – wird im empfehlenswerten Gedenkpfad „Hölle von Jáchymov“ geschildert.

Der nette Grenzübergang (S. 23, 2. Bild von oben) befindet sich in der Nähe des Mulde-Ursprungs in Moldava, wo man auch – auf Deutsch bedient – sehr gut und preiswert speisen kann.

Anschließend starteten wir an Himmelfahrt unsere Zwei-Etappen-Tour nach Berlin. Auf unserem Weg über Mulda, Freiberg, Nossen und Oschatz radelten wir teilweise im landschaftlich sehr schönen Tal der Freiburger Mulde. Auch die Landschaft „Lommatscher Pflege“ mit ihren berühmten fruchtbaren Lössböden beeindruckte uns. So viele Radler wie im Erzgebirge haben wir während der weiteren Tage nicht mehr gesehen. Das lag sicher an dem sommerlichen

Wetter an diesem Feiertag. Je nördlicher und ländlicher wir jedoch kamen, desto auffällig mehr Männergruppen auf Fahrrädern begegneten uns. Es war ja Männertag! Die Gaststätten liegen hier weit auseinander. Statt mit Bollerwagen ist man da eben radelnd unterwegs.

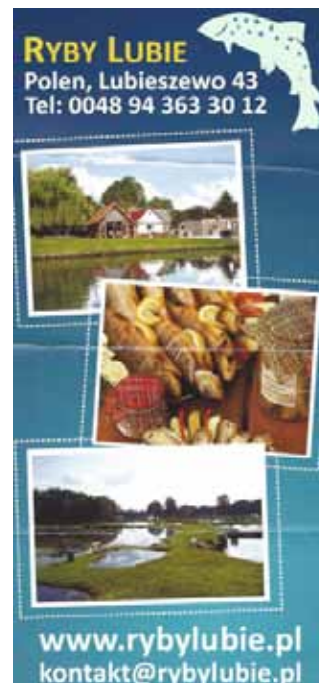
Unser Nachtquartier hatten wir über das ADFC-Dachgeber-Verzeichnis in dem beschaulichen Belgern bei Riesa gefunden. Als Dach-Nehmer, wie wir in dem Fall, geht man davon aus, nur „ein Dach“, also einen Schlafplatz zu bekommen. Aus diesem Grund waren wir mit Schlafsack und Isomatten unterwegs. Wie aber bei so vielen Dachgebern, saßen wir am Abend noch plaudernd zusammen und bekamen sowohl ein Bett als auch ein stärkendes Frühstück.

Am nächsten Morgen überquerten wir in Belgern per Fähre die Elbe und radelten ein Stück den Elberadweg – Rapsfelder, Vogelgesang und bestes Radlvetter! Auf einem Tandem kann man sich zudem wunderbar unterhalten. Urlaubsstimmung – nur, die Gegend ist topfeben und entsprechend meldete sich bei mir das Sitzfleisch trotz Brooks-Sattel. Bis zum nächsten „Berg“ (ca. 20 Höhenmeter) im Fläming war es aber noch eine ganze Weile. Die Besichtigung von Jüterbog und Zisterzienser-Kloster Zinna waren deshalb eine willkommene Abwechslung. Letzteres wird vor allem von Radfahrern der Fläming-Skate besucht.

Am frühen Abend erreichten wir unseren nächsten Dachgeber in Berlin-Marienfelde. Gepäck abstellen, frisch machen und auf ging es radelnd durch Berlin. Auf den Flugbahnen des ehemaligen Flughafens „Tempelhofer Feld“ genossen wir den farbenprächtigen Sonnenuntergang und bestaunten die vielen Kite-Skater. Einen Berlin-Rad-Bummel hatten wir auch für den nächsten Morgen eingeplant: Nochmal übers Tempelhofer Feld nach Kreuzberg zum Haus der Tageszeitung taz, über Checkpoint Charlie und natürlich durch das Brandenburger Tor. Aufgrund eines Fahrradrennens wimmelte es hier vor Radlern. Über die Bernauer Straße (Radweg „Berliner Mauer“) fuhren wir zum Treffpunkt unserer Bildungsreise.

links:

Schloss Augustusburg



RYBY LUBIE
Polen, Lubieszewo 43
Tel: 0048 94 363 30 12

www.rybylubie.pl
kontakt@rybylubie.pl

Bildungsurlaub – Politische Radreise in Westpommern

Seit 2015 gibt es auch in Baden-Württemberg die Möglichkeit, Bildungsurlaub zu erhalten. Dies nahmen wir nun erstmals wahr und waren entsprechend gespannt, was uns erwartet.

Bei der Bildungs-Radreise in Polen (Westpommern) konnten wir viele unserer Interessen verbinden: Radfahren, Einblick in Geschichte der Vergangenheit und Gegenwart dieses ehemals deutschen Teils Polens, Kontakt mit Einheimischen und wunderschöne Natur.

Ab Berlin kamen die Räder per Anhänger und wir als Gruppe per Zug über Stettin nach Ognica (Pommersche Seenplatte). Von dort ging es radelnd zum Abendessen auf ein ehemaliges Rittergut in Bytowo. Die Gastgeberin gab uns Einblick in die Entstehungsgeschichte und die Zukunftspläne ihres Anwesens. Sie produziert Bio-Samen für Getreide und Lupinen. Engagierte ideenreiche Menschen wie sie versuchen, auch durch EU-Mittel subventioniert, die Region zu beleben – ebenso unser Gastgeber am übernächsten Tag, welcher eine Fischzucht mit Restaurant „Ryby Lubie“ in Lubieszewo betreibt. „Ryby Lubie“ als Name des Restaurants bedeutet polnisch gleichzeitig „Fisch aus dem Lubie-See“ und „Ich liebe Fisch“.

Erstaunt haben uns die Schwierigkeiten des Arbeitskräftemangels: Viele Polen gehen zum Geldverdienen ins Ausland. Das ist nicht nur für die zurückgebliebenen Familien, sondern ebenso für die Region problematisch.

Die ersten drei Tage waren wir in einem Feriendorf am Insko-See untergebracht, die restliche Zeit auf einer Ranch am Siecino-See. Dieses Gebiet Westpommerns ist touristisch weniger erschlossen als die Ostseeküste, was stilles Naturgenießen ermöglicht. Auf wenig befahrenen, gut asphaltierten Straßen sowie den wenigen, aber guten Radwegen gelangten wir zu unseren fast täglichen Exkursionen. Beispielhaft sei erwähnt, dass die frühere Bahnverbindung Bad Polzin (Polcyn Zdrój) – Falkenburg (Złocinienc) nun ein vorzüglicher Radweg ist.

Unter der Führung eines ehemaligen polnischen Offiziers durften wir sogar den größten noch aktiven Truppen-Übungsplatz Europas mit unseren Rädern durchfahren. Viele – simultan übersetzte – Gespräche mit Anwohnern verhalfen zu interessanten Einblicken. Ein Mini-Polnisch-Kurs durfte auch nicht fehlen und wir lernten wichtige Vokabeln wie „dzen dobry“ (Guten Tag) und „uwaga (Achtung) samochód (Auto)!“ und „dziękuję!“ (Danke).

Einige Teilnehmerinnen wollten durch die Reise die Schicksale ihrer vertriebenen Vorfahren ergründen. Manche Gruppengespräche waren dadurch berührend. Sie bewirkten eine ungewöhnliche Offenheit für eine immerhin 24 Personen große Gruppe.

Übrigens: Kleinere Pannen blieben nicht aus; dadurch erhielt unser Tandem den Spitznamen „Servicewagen“

Ina Bauer



Von oben nach unten:

Jáchymov

Grenzübergang Tschechien

Jüterbog – Neumarkt-Tor

Kloster Zinna

Ryby lubie

Mit dem Rad zur Arbeit

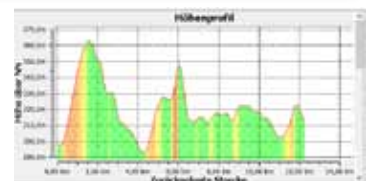
Ein Erfahrungsbericht in Bildern

Wir fahren seit Jahren mit dem Fahrrad zur Arbeit – Paul (mit geringen Unterbrechungen) seit 1978, Susanne seit 2000. Wir berichten über unsere aktuellen Strecken.

Susannes Tour

Susanne fährt, wenn es nicht regnet oder schneit und wenn es nicht zu kalt ist, mit einem Pedelec mit Rohloff-Schaltung von Feuerbach nach Ludwigsburg-Pflugfelden. Den Akku des Pedelegs darf sie an der Arbeitsstelle laden. Die 20 Tage zwischen Mai und August wurden in den letzten Jahren immer erreicht.

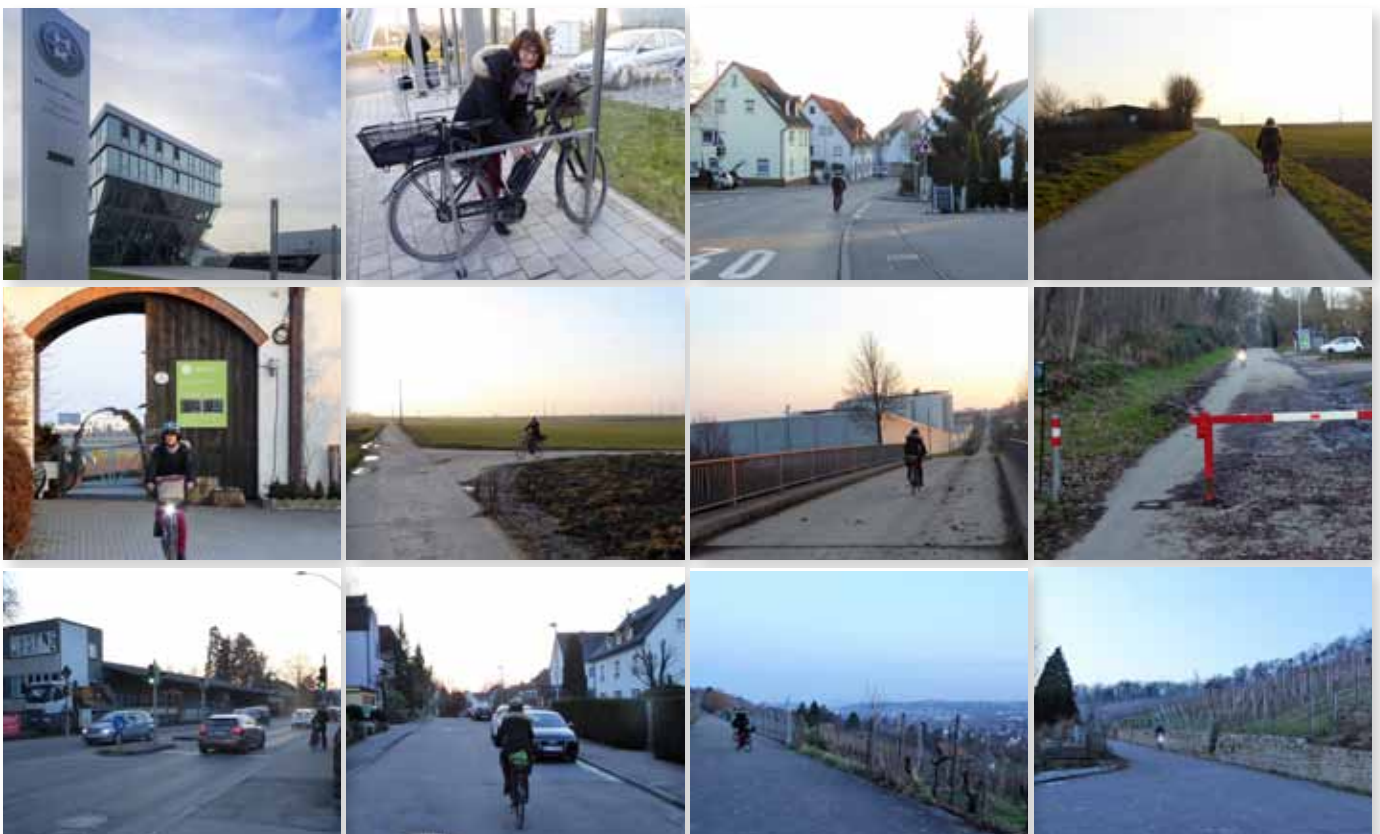
Eine Strecke ist 12,3km lang. Auf der Hin- und auf der Rückfahrt sind jeweils etwa 150 Höhenmeter zu überwinden. Die Verkehrsberührung ist überschaubar. Für die Hinfahrt benötigt sie jeweils zwischen 35 und 40 Minuten und für die Rückfahrt einige Minuten mehr.

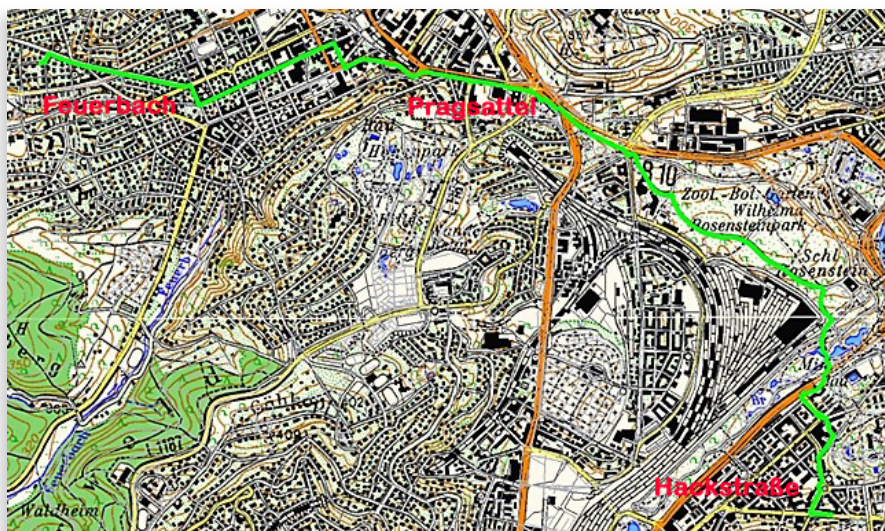


Die Strecke in Bildern

Von der Arbeit in Ludwigsburg-Pflugfelden (mit Einkauf beim Bauern) über Stammheim, Ditzingen und über den Lemberg nach Feuerbach

(Fotos: Paul-Werner Schreiner)





Pauls Tour

Paul fährt seit 2011 täglich mit einem City-Bike (11-Gang-Nabe) von Feuerbach in den Stuttgarter Osten. Da er sich an der Arbeitsstelle in jedem Fall umziehen muss, spielt das Wetter eine nachgeordnete Rolle. Er fährt lediglich bei Schnee nicht – 2017 ein Tag. Die 20 Tage von Mai bis August wurden in den letzten Jahren immer erreicht.



Die Strecke ist knapp über 7 km lang. Auf der Hinfahrt sind 60 Höhenmeter zu überwinden, auf der Rückfahrt 110 Höhenmeter. Die Verkehrsberührung ist überschaubar. Für die Hinfahrt benötigt er zwischen 20 und 25 Minuten und für die Rückfahrt einige Minuten mehr.

Susanne Stutz / Paul-Werner Schreiner

Die Strecke in Bildern

Von Stuttgart-Feuerbach über den viel befahrenen Pragsattel hinunter zum Rosensteinpark nach Stuttgart-Ost zum Karl-Olga-Krankenhaus

(Fotos: Reinhold Bloom)



IMPRESSIONEN VON LASTENRÄDERN



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
Heinz Blaschke	Eckartstr. 4 (am Pragfriedhof)	Stuttgart	0711 2569998
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 Frühjahrsrundbrief

10. Januar 2019

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

digital copy studio

Auflage

2.500 Stück

STADTRADELN 2018

Vom 9. bis 29. Juni 2018 waren die Kommunen zum 11. 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 weltweit größte Städte-Netzwerk, 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 824 (2017: 574) Kommunen 7961 Teams zum 11. Stadtradeln gemeldet. Es wurden dabei von 223.878 (2017: 83.591) aktiven Radler/innen insgesamt 44.061.617 km (2017: 8.003.854) gefahren und dabei 6.254.877 kg CO₂ (2017: 1.136.550 kg) vermieden.

In Stuttgart radelten 146 Teams (2017: 46 Teams) mit 523.502 km (2017: 181.157 km) und belegten damit unter den teilnehmenden 824 (2017: 574) Kommunen den 10. Platz (8 gemeldete Kreise liegen ebenfalls noch vor Stuttgart). Es wurden dabei 74.337 kg CO₂ (2017: 25.724 kg CO₂) vermieden. Gemessen an der Einwohnerzahl fällt die Platzierung erwartungsgemäß ab – 0,859 km/Einwohner; 441. Platz (2017: 0,297 km/Einwohner). Hinsichtlich der Kilometer, die die Teilnehmer in den teilnehmenden Kommunen geradelt sind, belegt Stuttgart mit 276,8 km den 128. 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

- bezogen auf die gefahrenen Kilometer mit 25.528 (2017: 15.395) den 4. Platz (2017: 3. Platz)
- auf die gemeldeten Teilnehmer mit 48 Teilnehmern den 9. Platz (2017: 5. Platz)
- bezogen auf die Radkilometer pro Teilnehmer/in mit 510,6 km (2017: 327,5 km) den 11. Platz (2017: 5. Platz).

Dem Team ADFC Stuttgart wurde dafür bei der Abschlussveranstaltung am 13. Juli 2018 im Foyer des Neuen Schlosses durch Bürgermeister Peter Pätzold die Urkunde überreicht. Geehrt wurden auch die zehn Radler mit den meisten Kilometern, darunter zwei aus dem Team „ADFC-Stuttgart“: Dieter Schmitz (2309 km, 6. Platz) und Frank Zühlke (2597 km, 2. Platz).

Das Team ADFC-Stuttgart hat sich aus meiner Sicht als Kapitän sehr gut geschlagen. Dass wir in der Platzierung etwas abgerutscht sind, ist sicher bedauerlich. Aber die Konkurrenz ist insgesamt sehr viel größer geworden – in Stuttgart 100 Teams mehr – ; das bedeutet, dass das Radfahren bei mehr Menschen einen höheren Stellenwert bekommen hat – und das ist ein Grund zur Freude. Diese Tendenz wurde auch beim Team ADFC Stuttgart sichtbar: das Team ist bei fast gleicher Teilnehmerzahl gut 10.000 km mehr geradelt.

2019 treten wir natürlich wieder an. Bitte jetzt schon Werbung dafür machen – Freunde und Bekannte ansprechen.

Paul-Werner Schreiner



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

TERMINE

September

- 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)

Oktober/November/Dezember

- Mi 3. 10. Stammtisch für Mitglieder und Interessierte
 So 7. 10. Von Benningen/Neckar nach Feuerbach (3)
 Sa 7. 10. Mountainbiken – über Stock und Stein für Einsteiger (MTB)
 Mi 10. 10. Mittwochstour im Oktober (2)
 Sa 13. 10. Mountainbiken – über Stock und Stein für Anspruchsvolle (MTB)

- So 14. 10. Kraut und Mühlen
 Mi 24. 10. Bilderabend
 So 28. 10. Quer durch die Löwensteiner Berge (3)

Oktober/November/Dezember

- Mi 7. 11. Stammtisch für Mitglieder und Interessierte
 Mi 14. 11. Mittwochstour im November (2)
 Mi 21. 11. ADFC-Infoabend
 Mi 5. 12. Stammtisch für Mitglieder und Interessierte

Januar/Februar 2018

- Mi 2. 1. Stammtisch für Mitglieder und Interessierte
 Mi 6. 2. Stammtisch für Mitglieder und Interessierte
 Mi 20. 2. Mitgliederversammlung

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



HEINZ BLASCHKE

GRABMALE UND STEINWERK

Vormals Clappier • Gründungsmitglied des HGV

Mitglied der Innung des Deutschen Steinmetz- und Steinbildhauer-Handwerks

NATURSTEIN

Hergestellt in Deutschland, daher ohne Kinderarbeit

naturwerkstein

Fahrradfreundlicher Betrieb mit sicheren Stellplätzen

FAHRRADINFRASTRUKTUR IN HEIMISCHEM NATURSTEIN

für Privat und Gewerbe, individuell gestaltet

- Fahrradabstellanlagen
- Fahrradboxen und Pergolen
- Bodenbeläge und Mauern
- Regale, Tische und Bänke

Naturstein für Friedhof, Haus, Garten und Stadtmöblierung. Lieferung hier und auswärts.

Heinz Blaschke
 Bildhauermeister, staatlich geprüfter Steintechniker
 Eckartstraße 4 (am Pragfriedhof) • 70191 Stuttgart
 www.blaschke-steinmetz.de • www.blaschke-grabmale.de
 Telefon 0711 2569998 • Telefax 0711 2567263

www.blaschke-steinmetz.de • www.blaschke-grabmale.de

Schnäppchen-Angebot

unbenutztes Pedelec SIRIUS
 aus gesundheitlichen Gründen
 abzugeben

28", Diamant-RH 57 Slope, voll
 ausgestattet, Bosch-Mittelmotor
 Neupreis 3000 €,
VHB 2500 €

Kontakt: Beutelspacher;
 Tel.: 0179-6651482

IHR RADHAUS AM RATHAUS

www.DieSpeiche.com Fahrradfachgeschäft www.DieSpeiche.com

Die Speiche e.K.

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

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

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

