

# Stuttgarter RadRundbrief

## Etappensieg – Stuttgart will Fahrradstadt werden



Foto: © Radentscheid Stuttgart

### Verkehrspolitik:

- Éva Ádám: die neue Stuttgarter  
Fahrradbeauftragte
- Radschnellweg Esslingen



Mitglied  
werden? ...!

Einfach im  
Fahrradbüro  
anrufen  
07 11/6368637



eBike  
Expert

**BOSCH eBike Expert**



# Fahrräder Service Zubehör

[www.transvelo.de](http://www.transvelo.de)



# TRANSVELO

**Reutlingen**

Kaiserstraße 52  
Tel. 07121 47 07 26

Mo-Fr: 9.30 - 19.00 Uhr  
Sa: 9.30 - 16.00 Uhr

**Stuttgart**

Strohberg 7-9  
Tel. 0711 64 92 153

Mo-Fr: 10.00 - 19.00 Uhr  
Sa: 10.00 - 14.00 Uhr

**Tübingen**

Poststraße 3  
Tel. 07071 56 87 391

Mo-Fr: 10.00 - 19.00 Uhr  
Sa: 9.30 - 16.00 Uhr

# INHALT

## STUTTGART



- 4 **Claus Köhnlein sagt „Tschüss“**
- 5 **Éva Ádám – die neue Stuttgarter Fahrradbeauftragte**
- 6 **Neues aus Stuttgart**
- 8 **Titelthema: Radentscheid**
- 11 **Manchmal geht es ganz schnell ... und ziemlich unkonventionell**
- 12 **Analyse der Daten der Stuttgarter Fahrradzählstellen**
- 14 **Aus dem Umland: Radschnellweg Esslingen**

## TOUREN



- 16 **Weinradweg Württemberg**
- 17 **JedermannTour Deutschlandtour**
- 18 **Tour de Hohenlohe 2018**
- 19 **Radfahren im Geopark Nördlinger Ries**
- 20 **(Zw)Eifel-Los!**
- 21 **Skandinavien-Radtouren 2014 und 2018**
- 24 **Mit der Präsidentin auf Tour**

## VERMISCHTES



- 25 **Neuer Vorstand des ADFC Stuttgart**
- 26 **Mit dem Rad zur Arbeit/ Nachruf Siegwart Calmbach**
- 27 **Mit einem Grabstein auf dem Lastenrad**
- 28 **Stadtradeln 2019 – die 12. Runde/ Tourenberatung**
- 29 **Radtourenjahr 2019**
- 30 **Neu: ADFC Rennradtouren 2019/ Fördermitglieder/Impressum**
- 31 **Termine**

Liebe Leserinnen,  
liebe Leser!

Erleben wir gerade eine Zeitenwende für den Radverkehr? Fast könnte man das glauben. Mit dem Radentscheid und seinen 35.000 Unterschriften im Nacken versucht der Gemeinderat mit einem wirklich epochalen Zielbeschluss Stuttgart die Kehrtwende von der auto-gerechten zur fahrradfreundlichen Stadt zu vollziehen.

Ein großer Dank an alle, die am Erfolg mitgewirkt haben!

Allzu viel Zeit zum Durchatmen sollten wir uns jedoch nicht gönnen. Wenn es an die Umsetzung geht, heißt es wachsam zu bleiben und konstruktiv mitzugestalten.

Und nicht vergessen – im Mai sind Kommunalwahlen. Das Ergebnis hat mit Sicherheit Auswirkung auf die Umsetzung des Zielbeschlusses. Denken Sie daran, wenn Sie wählen gehen ...

Zeitenwende, die zweite ...

Nach über 25 Jahren im Dienst der Radfahrer in Stuttgart hat Claus Köhnlein seinen Job als Fahrradbeauftragter an den berühmten Nagel gehängt. Seit Anfang Januar hat nun Éva Ádám diese verantwortungsvolle Aufgabe übernommen – in einem sichtbar angenehmeren Umfeld als zu Zeiten von Herrn Köhnleins Start. Wir wünschen Frau Ádám viel Erfolg und Durchsetzungsvermögen. Mit der Unterstützung des ADFC Stuttgart kann sie jedenfalls rechnen.

*Cornelius Gruner*

# Claus Köhnlein sagt „Tschüss“

Claus Köhnlein als Fahrradbeauftragter der Stadt Stuttgart ist Geschichte. Seit dem 1. Januar 2019 ist Herr Köhnlein nur noch „Privatier“. Das sei ihm von Herzen gegönnt.

Um einigermaßen das Wirken von Herrn Köhnlein einordnen zu können, lohnt sich ein Blick in die Zeit, als er sein Amt antrat. Es war die Zeit, als der damalige OB Sattel und Lenker nur aus der Hometrainer-Perspektive kannte und die CDU mit dem etwas polemischen Slogan „Radfahren ist schön, aber ohne Auto wären wir pleite“ sehr erfolgreich die Kommunalwahl gewann. Straßenbauwerke wie der Heslacher Tunnel stammen aus dieser Zeit. Die Forderung des ADFC, parallel zur Leonberger Straße einen steigungsarmen Radweg zu bekommen, wurde damals abgeschmettert.

Eigentlich hatte der ADFC bereits 1988 in einem Thesenpapier einen „Fahrradbeauftragten mit weitreichenden Befugnissen“ gefordert (sorry, Frau Ádám – an eine Fahrradbeauftragte haben wir damals noch nicht gedacht...). Es dauerte aber noch ganze vier Jahre, bis der ehemalige Radkurier Claus Köhnlein 1992 seine Arbeit im Stadtplanungsamt aufnahm – vorerst „nur“ als Radverkehrsplaner. Es dauerte nochmals zwölf Jahre, bis 2004 daraus die Stelle des Fahrradbeauftragten wurde. Ob damit die Forderung nach „weitreichenden Befugnissen“ erfüllt war, steht auf einem anderen Blatt.

Es ist also über ein Vierteljahrhundert, dass Herr Köhnlein für den Radverkehr in Stuttgart geplant, gerackert, gekämpft und in zahlreichen Abendterminen in Bezirksbeiratssitzungen seine Zeit verbracht hat. Häufig musste er dabei Prügel einstecken, oft auch für Dinge, für die er gar nicht verantwortlich war. Und in diesem Job kommen die Angriffe von allen Seiten:

- von der Lobby der Autofahrer, die bis zum Umfallen um jeden Parkplatz kämpfen, der u. U. für einen besseren Radverkehr wegfallen müsste
- von den Radfahrern, denen es nicht schnell genug geht (nicht jeder kennt die Trägheit von Politik und Verwaltung...) und die an Radverkehrswege äußerst unterschiedliche Ansprüche stellen.

Neben der reinen Radverkehrsplanung fallen eine ganze Menge Dinge rund ums Rad in die Amtszeit von Herrn Köhnlein:

- vier Fahrrad-Service-Stationen
- unzählige öffentliche Radabstellplätze (keine Felgenkiller mehr!)
- Fahrradverleihsystem
- Radforum
- Internet-Radroutenplaner
- Wegweisung
- Fahrradaktionstage
- Erweiterung des Winterdienstes und vieles andere mehr.

Politik und Verwaltung wurden in dieser Zeit für Fahrradthemen sensibilisiert, was zu einem deutlich höheren Radetat und Ausbau des Personals geführt hat.

An dieser Stelle möchte der ADFC sich bei Herrn Köhnlein für den Einsatz in den letzten 25 Jahren herzlich bedanken. Wir wünschen ihm geruhsamere Tage als Privatmann und viel Zeit zum entspannten, außerdienstlichen Radfahren. Vielleicht trifft man sich auf der Critical Mass, auf der Radsternfahrt oder an den Fahrradaktionstagen (als Gast vor der Theke...).

Frau Ádám, Herrn Köhnleins Nachfolgerin, stellt sich auf der nächsten Seite selbst vor.

*Cornelius Gruner*



# Éva Ádám – die neue Stuttgarter Fahrradbeauftragte



Foto: Leif Piechowski

Mit meinem Stellenantritt als Radbeauftragte für Stuttgart schließt sich nun ein Kreis für mich. Als Geographiestudentin habe ich mich vor 15 Jahren hier an der Universität mit Stadtplanung auseinandergesetzt und tagtäglich die Stadt auf meinem Rad und auch mit dem ÖPNV entdeckt und kennengelernt. Das Stadtradeln habe ich sehr genossen, obwohl damals weniger Fahrradinfrastruktur vorhanden war als heute. Dafür gab es aber auch nicht so viel Autoverkehr und Baustellenaktivität wie heute.

Meinen Einstieg in die Verkehrsplanung habe ich in der Schweiz gemacht, wo ich nach Studienabschluss in einer privaten Planungsfirma tätig war. Nach vier Jahren kehrte ich ins Schwabenland zurück und trat eine Stelle als Fahrradbeauftragte in der Stadt Leonberg an. Ich brannte darauf, all die guten Planungsansätze und -ideen, die ich in der Schweiz kennengelernt hatte, nun selbst umsetzen zu können.

Nach relativ kurzer Zeit wurde mir klar, dass die Bäume nicht in den Himmel wachsen und die Mühlen der städtischen Verwaltung langsam mahlen. Die Planungsvorhaben sind nämlich zwischen den unterschiedlichen Interessen der Ämter abzustimmen, und das letzte Wort hat stets die Politik, d.h. der Gemeinderat. Parallel dazu habe ich gelernt, wie wichtig die Öffentlichkeitsarbeit und die Überzeugungsarbeit bei der Bevölkerung ist, um den Stellenwert des Radverkehrs zu heben und die Lust am Radeln zu wecken. Es reicht eben nicht, lediglich die Schutzstreifen-Markierungen auf die Straße zu bringen; die Autofahrer müssen über die Rechte und Bedürfnisse der Radfahrer auch ins Bild gesetzt werden. So habe ich regelmäßig die Stadtradeln-Aktion und die grüne Meilen Sammeln-Aktion organisiert und koordiniert. Auch die ADFC-Sternfahrt war ein jährlicher Event, der von der Stadtverwaltung unterstützt und mitorganisiert wurde.

Zusammen mit meinem Stuttgarter Vorgänger, Herrn Köhlein, und dem ADFC habe ich mich im Jahr 2017 für eine Mahdental-Verbindung stark gemacht. Dank diesem Projekt habe ich Frau und Herrn Zühlke persönlich kennengelernt.

In Leonberg hatte ich die Gelegenheit, in einem breiten Tätigkeitsfeld Wissen und Erfahrungen zu sammeln. So betreute ich unter anderem die Arbeit der Kommission für Nachhaltige Mobilität oder den Aufbau von RegioRad-Verleihstationen und wirkte bei dem Projekt Mobilitätspunkt Bahnhof Leonberg mit. Wichtige Daueraufgaben waren die Weiterführung des Radverkehrskonzeptes der Stadt Leonberg, die Planung und Koordination des Baus von Radabstellanlagen und des Ausbaus bzw. der Sanierung von Radwegen.

Als sich mir die Chance bot, als Fahrradbeauftragte meine langjährige und vielfältige Erfahrung im Bereich Radverkehr hier in Stuttgart einbringen zu können, wo vor 15 Jahren alles begann, musste ich nicht lange überlegen. Als begeisterte Radfahrerin, sowohl im Alltag als auch in der Freizeit, ist es mir ein persönliches Anliegen, den Radverkehr in Stuttgart weiter voranzubringen und die Lust am Radfahren zu fördern.

Ich freue mich sehr auf meine neuen Aufgaben, obwohl ich weiß, dass sich auch hier in Stuttgart die Radwelt nicht von heute auf morgen komplett verändern lässt.

Éva Ádám



**stadtmobil**  
carsharing

Ich bin  
unabhängig –  
auch vom  
eigenen Auto.



[www.stadtmobil-stuttgart.de](http://www.stadtmobil-stuttgart.de)



### » Stuttgart-Mitte, Fritz-Elsas-Straße:

Radstreifen gab es an dieser Straße schon bisher. Nun wurde der Streifen Richtung Berliner Platz verbreitert und als „Radweg / Busse frei“ beschildert. Außerdem wurde der Streifen bis an die Ampel an der Leuschnerstraße verlängert; zuvor endete er schon etwas früher. Damit haben nun auch Busse etwas von der Sonderspur – zumindest so lange kein Radfahrer vor dem Bus fährt. Radfahrer ihrerseits profitieren davon, mehr Platz zu haben. Allerdings kann ein Bus hinter einem Radfahrer auch Stress verursachen. Die Frage an die Leser: Wie sind Ihre/Eure Erfahrungen mit dieser Spur? Sollte es das öfters geben? Die Antwort bitte an frank.zuehlke@adfc-bw.de.

### » Stuttgart-Mitte, Kreuzung am Tagblattturm:

Wer kannte sie nicht, die Ampel, an der man sehr lange warten musste: Derweil konnte man ausrechnen, wie viel Zeit seines Lebens man dort eigentlich verbringt, wenn man jede Woche dort fünfmal vorbeikommt. Nun ist die Ampel endlich weg, Radfahrer müssen nicht mehr sinnlos warten. Die Umsetzung ist aber halbherzig: Die Radfahrer haben nicht Vorfahrt, sondern der Autoverkehr auf der Steinstraße, die eigentlich nur eine Parkhauszufahrt ist. Wie so oft, man tut zwar etwas, bleibt aber weit hinter den Möglichkeiten zurück. Auch im Detail gibt es Nachbesserungsbedarf: Wer vom Rotebühlplatz in die Steinstraße links abbiegt, überfährt die Sperrfläche.

### » Weilimdorf, Pforzheimer Straße:

Die Pforzheimer Straße ist ein Schwachpunkt der Radverkehrsrouten nach und durch Weilimdorf. Der Verkehr ist stark, die Straße ist schmal, dennoch darf 50 km/h gefahren werden. An einem Teil der Straße bestehen Radwege, die jedoch ebenfalls schmal sind und deren Bordsteine nicht hinreichend abgesenkt sind. Seit Kurzem können die Radfahrer nun immerhin wählen, ob sie diese Radwege nutzen wollen oder doch lieber auf der Fahrbahn fahren. Die Verkehrszeichen „getrennter Geh- und Radweg“ wurden entfernt, nur noch Piktogramme, die Trennlinie und die Furten an den Seitenstraßen weisen auf den Radweg hin – damit entfällt die Benutzungspflicht. Für eine echte Verbesserung für alle Radfahrer ist aber Tempo 30 nötig. Direkt am Löwenmarkt – ganz ohne Radweg – ist sogar Tempo 20 sinnvoll.

### » Zuffenhausen, Ludwigsburger Straße:

Bereits im letzten Rundbrief wurde über die neue Piktogrammreihe berichtet und um Lesermeinungen gebeten. Die zahlreichen zwei Antworten im Original:

1. R.G.: Obwohl ich ganz in der Nähe wohne, ist mir das bisher noch gar nicht aufgefallen. Wahrscheinlich, weil meist so viele Autos dort fahren, dass man die Piktogramme nicht sieht. Aber natürlich ist das die perfekte Lösung für einen Straßenfahrer wie mich. Ich weiß aber, dass manche Radfahrer glauben, auf der Fahrbahn sei es gefährlich.
2. H.B.: Die Piktogramme geben mir auf dieser Strecke das Gefühl, als Radfahrer ein vollwertiger und gleichberechtigter Verkehrsteilnehmer zu sein. Die Autofahrer wagen es nicht vorbeizufahren, wenn man im Bereich der Piktogramme bleibt. Es ist deshalb Platz für den Radler geschaffen worden. Ein Mehr an Sicherheit.

#### Links von oben nach unten:

**Radweg / Busse frei in der Fritz-Elsas-Straße**

**Kreuzung am Tagblattturm, jetzt ohne Ampel auf der Hauptradroute**

**Radweg Pforzheimer Straße: Keine Benutzungspflicht mehr**

**Piktogrammreihe in Zuffenhausen, Ludwigsburger Straße**

### »» Stellplätze für Lastenräder:

Die lange erwarteten Lastenrad-Stellplätze vor dem „Plattsalat“ im Stuttgarter Westen sind endlich da. Außerdem wurden Lastenradstellplätze an der Planie, nahe dem Charlottenplatz eingerichtet.

### »» Aus der Umgebung:

#### Körschtalbrücke zwischen Ostfildern (Nellingen) und Neuhausen auf den Fildern

Schon beim Bau der Brücke wurde dagegen protestiert, dass kein Radweg vorgesehen war. Stattdessen gab es ein rundes Schild mit rotem Rand und einem schwarzen Fahrrad: Radfahrer mussten hinunter ins Tal und am gegenüberliegenden Hang wieder hoch. Nun endlich wurde auf die Brücke ein Radweg eingerichtet, womit es Radfahrern möglich ist, den direkten Weg zu nehmen.

### »» Esslingen, Kampagne für Überholabstand:

Die Stadt Esslingen wirbt für das Einhalten des Mindestabstandes von 1,50 m, wenn ein Autofahrer einen Radfahrer überholt. Es gibt großflächige Aufdrucke auf der Rückseite mancher Busse, Schilder, die an wechselnden Standorten eingesetzt werden, und es gab eine ganzseitige Zeitungsanzeige. Der ADFC Stuttgart wendet sich an die Stadt Stuttgart, ähnliches auch hier zu initiieren.

Frank Zühlke



Von oben nach unten

Gutenbergstraße: „Bitte für Lastenräder freihalten“

Radweg an der Körschtalbrücke

**Sie fahren gerne Rad und finden, dass das Thema „Radfahren“ in der Presse nicht angemessen repräsentiert ist?**

Als

## Pressereferent/in des ADFC Stuttgart

haben Sie Gelegenheit, daran etwas zu ändern.

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) setzt sich mit seinen mehr als 170.000 Mitgliedern mit Nachdruck für die Verkehrswende in Deutschland ein. Der ADFC Stuttgart ist überzeugt, dass auch in Stuttgart viele Menschen gerne auf das Fahrrad steigen würden, wenn es

bessere Voraussetzungen gäbe. Dazu gehören eine gute, intuitiv nutzbare Infrastruktur, gut ausgearbeitete Radverkehrsnetze und vor allem Platz für Rad fahrende Menschen.

#### Aufgabenbeschreibung

Sie knüpfen und pflegen Kontakte zur lokalen Presse und stehen Journalisten für Fragen rund ums Thema Fahrrad zur Verfügung. In Zusammenarbeit mit dem Vorstand und den für die Fachbereiche Zuständigen (Verkehrspolitik, Radtourenprogramm usw.) bereiten Sie erstellte Texte pressetauglich auf.

Es handelt sich um eine ehrenamtliche Tätigkeit. Den Umfang Ihres Engagements bestimmen Sie in Absprache mit dem Vorstand selbst.

#### Was Sie mitbringen sollten

Sie sollten aus Stuttgart kommen und Interesse an Verkehrspolitik und vor allem Radverkehrspolitik haben. Ebenso sollten Sie eine Affinität zu den unterschiedlichen Möglichkeiten der Freizeitgestaltung auf dem Fahrrad haben. Von Vorteil wären Erfahrung im Umgang mit Presse und Medien.

#### Was wir bieten

Sie treffen auf motivierte Ehrenamtliche aus dem ADFC Stuttgart, die sich wie Sie mit viel Engagement für das Radfahren einsetzen. Sie werden von dem/der Kreisgeschäftsführer/in eingearbeitet und mit den notwendigen Informationen und Materialien versorgt.

Bei Interesse nehmen Sie bitte Kontakt auf mit dem Vorsitzenden des ADFC Stuttgart:

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



# Radentscheid „unzulässig“ – und dennoch erfolgreich



Foto: © Radentscheid Stuttgart

Mitte Dezember übergab die Initiative „Radentscheid Stuttgart“ über 35000 Unterschriften an Oberbürgermeister Fritz Kuhn. Die genauen Forderungen waren im Herbsttrundbrief abgedruckt. Bei der rechtlichen Prüfung fand die von der Stadt beauftragte Anwaltskanzlei nicht nur ein Haar in der Suppe, sondern gleich mehrere davon. Wenn man das Gutachten liest, zweifelt man daran, ob es eigentlich überhaupt möglich ist, ein Bürgerbegehren so zu formulieren, dass alles zulässig ist. Über die Fallstricke schrieb ich ja bereits im letzten Herbsttrundbrief. Besonders der Halbsatz, der uns eigentlich absichern sollte, wurde uns nun zur Last gelegt: „... soweit sie in die Zuständigkeit des Gemeinderates fallen und der Gemeinderat zuständig ist.“ Dann könne der Unterschreibende ja gar nicht wissen, für was er eigentlich unterschreibt...

Wir haben uns aber entschieden, nicht den Rechtsweg zu beschreiten, daher kürzte ich das ab. Wir verhandelten stattdessen mit den Fraktionen von Bündnis90/Grüne, SPD und SÖS-Linke-Plus sowie mit den Stadtisten über einen Zielbeschluss des Gemeinderats. Auch die Verwaltung wollte es nicht bei der ablehnenden Haltung aus juristischer Sicht belassen und stellte einen Beschlussantrag, der auch das Ziel enthielt, dass Stuttgart eine „echte Fahrradstadt“ wird.

Ansonsten enthielt dieser Antrag aber nicht allzu viel Substantielles. Insbesondere sollte eine lange beigefügte Liste von Projekten unterstützt werden, bei denen es aber meist „nur“ um Schutzstreifen ging. Bekanntlich sind diese gestrichelten Linien auf der Fahrbahn aber sehr umstritten und können nicht die Regellösung sein, die bei zwei Drittel der vorgesehenen Maßnahmen zum Zuge kommen soll. Daher ergänzte der Änderungsantrag der oben genannten Parteien den Punkt dahingehend, dass die Projekte an die Qualitätsstandards im Sinne der Ziele des Radentscheids angepasst werden sollen – das soll auch für künftige Projekte gelten. Zur „echten Fahrradstadt“ wurde ergänzt, dass der Radverkehrsanteil bis 2030 auf 25% steigen soll.

Dazu gab es weitere 16 Punkte, die ich nicht alle aufzählen möchte. Wichtig für unsere weitere Arbeit ist der letzte Punkt des beschlossenen Ergänzungsantrags: Es wird Ausschuss-Sitzungen mit Schwerpunkt „Radverkehr“ geben, an der auch „sachkundige Bürgerinnen und Bürger“ teilnehmen dürfen. Das ist eine wichtige Ergänzung des Radforums und unserer AG Rad im Tiefbauamt, zumal die Stadt in letzter Zeit uns kaum noch Pläne für geplante Maßnahmen vorlegte.

Frank Zühlke

## In Stuttgart-Weilimdorf!

Fahrrad-Spezialhaus  
Theodor Renner

# Ich hab Dein Rad!

Öffnungszeiten:

Montag–Freitag 9.30–18 Uhr · Samstag 9.30–14 Uhr

Wormser Straße 16 · 70499 Stuttgart

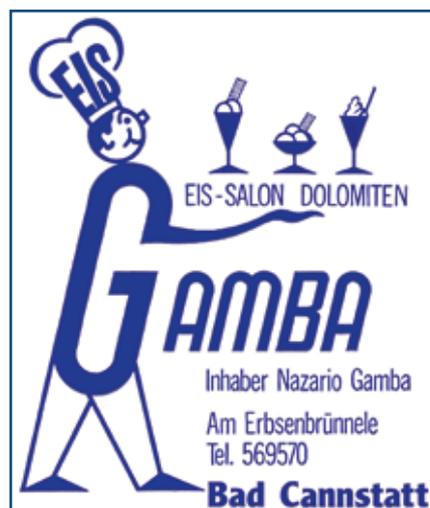
Tel. 0711 29 62 34 · Fax 0711 2 23 67 17



Fahrrad-Spezialhaus



www.fahrrad-renner.de



|                              |  |
|------------------------------|--|
| <b>Antrag vom 21.02.2019</b> |  |
|------------------------------|--|

Eingang bei L/OB:

Datum:

Uhrzeit:

Eingang bei 10-2.1:

Datum:

Uhrzeit:

**Antrag**

Stadträtinnen/Stadträte – Fraktion

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN-Gemeinderatsfraktion, SPD-Gemeinderatsfraktion, Fraktionsgemeinschaft SÖS-LINKE-PluS, DIE STADTISTEN

Betreff

**Stuttgart zu einer fahrradfreundlichen Stadt machen**

Ergänzungsbeschluss zur GRDRs1120/2018

Eine Fahrradstadt ist fahrradfreundlich, weist dem Radverkehr eine große Bedeutung zu und legt eine einladende Radinfrastruktur an. Auf den Erfahrungen von Städten wie Kopenhagen oder Den Haag aufbauend wollen wir eine Radinfrastruktur schaffen, die für alle von 8 bis 80 Jahren – für Eltern mit Kindern im Anhänger, aber auch für Kinder unter 8 Jahren, die auf dem Gehweg radeln, oder für Senior\*innen auf E-Dreirädern – bequem und nicht nur sicher ist, sondern auch das Gefühl von Sicherheit vermittelt.

Radverkehr bringt einer Stadt große Vorteile. Er entlastet den Autoverkehr von Staus, den öffentlichen Nahverkehr von übervollen Bahnen, die Bürgerinnen und Bürger von Lärm und Abgasen, fördert die Gesundheit, macht Innenstädte lebendig und attraktiv und unterstützt den lokalen Handel. Radinfrastruktur ist zudem vergleichsweise kostengünstig und flächeneffizient.

Wir unterstützen den Beschlussantrag der Verwaltung (GRDRs1120/2018), wollen aber einige Punkte konkretisieren.

**Wir beantragen:**

1. Punkt 1 des Beschlussantrags wird ergänzt um folgenden Satz: *„Bis 2030 soll der Anteil des Radverkehrs am Modal Split, bezogen auf den Quell-, Ziel- und Binnenverkehr, auf 25 Prozent der Wege ansteigen“.*
2. Punkt 3 des Beschlussantrags wird ergänzt und lautet dann: *„Die für 2019/20 in der Umsetzung befindlichen Projekte und die dargestellten weiteren Projekte im Sinne der Ziele des Radentscheids werden unterstützt und dabei den Qualitätsstandards im Sinne der Ziele des Radentscheids angepasst. Grundsätzlich kommen bei künftigen Planungen diese Qualitätsstandards zur Anwendung.“*
3. Die Verwaltung wird beauftragt, in den kommenden Haushaltsentwürfen 2020/21 und 2022/23 im Radetat eine Summe für Infrastruktur und für eine Aufstockung des Personals einzustellen, die bei 20 Euro pro Einwohner\*in und Jahr liegt. Im Doppelhaushalt 2020/21 werden dabei die nicht abgeflossenen Mittel aus dem Radetat von 2018/19 angerechnet. Langfristig wollen die Unterzeichner den Etat auf 40 Euro pro Einwohner\*in und Jahr verdoppeln.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, aus dem Jahresüberschuss 2018 eine Davon-Position in Höhe von 20 Mio. Euro als zweckgebundene Rücklage für Radinfrastruktur zu bilden und hierzu eine Beschlussvorlage vorzulegen.
5. Die Stellenanteile in allen am Radverkehr beteiligten Ämtern sollen so schnell wie möglich und ohne Befristung geschaffen werden, damit die unten genannten Ziele erreicht werden können.

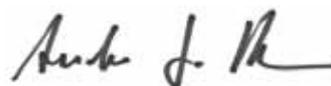
6. Es wird eine Ausbauplanung vorgelegt, die auf der genannten deutlichen Erhöhung des Radetats und der bis zu den Haushaltsberatungen zu ermittelnden und dann entsprechend aufgestockten personellen Ausstattung in allen an der Planung und Umsetzung beteiligten Ämtern basiert.
7. Der Ausbau des Hauptradroutennetzes wird bis 2030 abgeschlossen und darüber hinaus in den Stadtbezirken das Radroutennetz insgesamt weiter verdichtet.
8. In allen Stadtvierteln wird auf Nebenstraßen mindestens eine Fahrradstraße ausgewiesen und auf ihr der Kfz-Durchgangsverkehr wirkungsvoll unterbunden, etwa durch Einbahnregelungen oder bauliche Maßnahmen.
9. In Tempo-30-Zonen (Nebenstraßennetzen) werden möglichst alle Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrende freigegeben.
10. Auf allen großen Kreuzungen wird zügig eine sichere und einladende Radinfrastruktur angelegt, die geeignet ist, Radfahrende und zu Fuß Gehende vor Abbiegeunfällen zu schützen.
11. Es werden zügig Radparkhäuser, vor Wetter und Vandalismus geschützte Radabstellanlagen oder Radbügel in Wohngebieten, an Verkehrsknotenpunkten und kulturellen, sportlichen oder gastronomischen Zielen aufgestellt.
12. Die Radverkehrsanlagen werden stets ganzjährig befahrbar gehalten.
13. Bei Unfällen mit Rad- oder Fußgängerbeteiligung wird geprüft werden, ob die Infrastruktur den Unfall begünstigt hat. Wenn dies der Fall war, wird die Gefahrenquelle unverzüglich beseitigt.
14. Die Ordnungskräfte werden dafür sensibilisiert und personell so ausgestattet, dass Radverkehrsanlagen, Gehwege und Straßenecken wirkungsvoll und nachhaltig von Falschparkern freigehalten werden.
15. Nach dem Vorbild des „Radars“ von Stadtradeln wird eine Internetplattform eingerichtet, mithilfe derer störende oder gefährliche Stellen gemeldet werden können.
16. Für ein fahrradfreundliches Stuttgart werden öffentliche Kampagnen mit großer Reichweite durchgeführt, die alle Verkehrsteilnehmer\*innen für einander sensibilisieren. Noch 2019 wird eine Kampagne gestartet, die den Überholabstand von Kfz zu Radfahrenden thematisiert.
17. Jedes Jahr wird ein Monitoring durchgeführt, das den Stand der Umsetzung und die Akzeptanz in der Bevölkerung dokumentiert. Im Abstand von fünf Jahren ist künftig der Modal Split des Quell-, Ziel- und Binnenverkehrs zu erheben.
18. Im Unterausschuss Mobilität wird das Thema Radverkehr zwei Mal im Jahr als Schwerpunktthema aufgerufen. Die Sitzung wird von der Verwaltung zusammen mit sachkundigen Bürgerinnen und Bürgern vorbereitet und ist öffentlich. Die sachkundigen Bürgerinnen und Bürger haben Rederecht.



Christine Lehmann  
BÜNDNIS 90DIE GRÜNEN  
Gemeinderatsfraktion



Björn Peterhoff  
BÜNDNIS 90DIE GRÜNEN  
Gemeinderatsfraktion



Andreas Winter  
BÜNDNIS 90DIE GRÜNEN  
Gemeinderatsfraktion



Martin Körner  
Fraktionsvorsitzender  
SPD-Gemeinderatsfraktion



Susanne Kletzin  
stv. Fraktionsvorsitzende  
SPD-Gemeinderatsfraktion



Dejan Perc  
SPD-Gemeinderatsfraktion



Christoph Ozasek  
Fraktionsgemeinschaft  
SÖS-LINKE-Plus



Luigi Pantisano  
Fraktionsgemeinschaft  
SÖS-LINKE-Plus



Hannes Rockenbauch  
Fraktionsvorsitzender  
SÖS-LINKE-Plus



Ralph Schertlen  
DIE STADTISTEN

# Manchmal geht es ganz schnell ... ... und ziemlich unkonventionell

Die Christian-Belser-Straße – eine häufig genutzte Verbindung von Sonnenberg/Möhringen in die Stadt – wurde Ende Oktober 2018 neu asphaltiert. Endlich könnte man meinen – die alte Fahrhandecke war eine Schlaglochpiste mit absolut gefährlichen Längsspalten.

Nur wurde hier sehr sparsam gearbeitet. Die Kanaldeckel wurden nicht wie üblich dem neuen Fahrhandniveau angepasst, sondern einfach in der Versenkung belassen (mit dem Versuch einer leichten Ansträgung).

Aus einer **gefährlichen** Gefällstrecke wurde so eine **sauegefährliche** Strecke. Im oberen Drittel unmittelbar am Kurvenausgang betrug die Vertiefung der Kanaldeckel am rechten Fahrhandrand 6 cm. An dieser Stelle ist selbst der gemütliche Radler „beschleunigt“ unterwegs, da hier das Gefälle ca. 10% beträgt.

Samstags entdeckt, habe ich mich sonntags gleich per Mail an das Tiefbauamt gewandt. Bereits am Montag hat man mich angerufen und versprochen, sich der Sache anzunehmen.

Als ich dann am Mittwoch auf dem Weg ins Fahrradbüro wieder die Abfahrt nutzte, traute ich meinen Augen nicht: Die gefährlichen Vertiefungen wurden einfach komplett zuasphaltiert – Gefahr erkannt – Gefahr gebannt. Natürlich war dieser Zustand nicht dauerhaft – inzwischen sind alle Kanaldeckel bündig in die Asphaltdecke eingefügt – so wie es sich gehört.

In jedem Fall ein ganz großes Lob an das Tiefbauamt für die schnelle (von Sonntag bis Mittwoch), äußerst unkonventionelle Beseitigung der gefährlichen Situation.

*Cornelius Gruner*



#### Von oben nach unten

**Am Ausgang der Kurve in der Christian-Belser-Straße**

**Die Kanaldeckel wurden nicht angepasst – sie waren 6 cm tiefer**

**Schnelle Hilfe durch einfaches Zuasphaltieren – mittlerweile sind die Kanaldeckel wieder angepasst**

## RAD UND REISEN

Fahrräder ▪ Service ▪ Zubehör ▪ Radreisen

Arnoldstraße 1  
70378 Stuttgart-Mühlhausen  
Telefon: 0711/53 21 27  
Fax: 0711/53 21 35  
Mail: [radundreisen@t-online.de](mailto:radundreisen@t-online.de)  
[www.radundreisen.de](http://www.radundreisen.de)

## RADSPORT MAYER

— DIE KOMPETENZ IN STUTT GART —

Heilbronner Straße 389 | 70469 Stuttgart-Feuerbach  
Telefon: 0711 / 8946280 | Email: [info@radsport-mayer.de](mailto:info@radsport-mayer.de)

[www.radsport-mayer.de](http://www.radsport-mayer.de)

# Analyse der Daten der Stuttgarter Fahrradzählstellen

In Stuttgart gibt es immer mehr Leute, die Fahrrad fahren. Seit einigen Jahren gibt es auch 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 und 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 bis nach Vaihingen verläuft. Es ist die am besten ausgebaute Hauptradroute in Stuttgart.

## Fahrradzählungen

Die Stadt Stuttgart informiert auf ihrer Webseite über die Daten der Fahrradzählstellen, siehe <https://mobil.stuttgart.de/fahrradzaehlstellen>. 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 dann die folgenden Jahresübersichten für die beiden Messstellen zusammenstellen, siehe Abbildungen 1 und 2. Insgesamt lässt sich über den Messzeitraum an beiden Stellen eine Steigerung des Radverkehrs feststellen. An der König-Karls-Brücke war im Jahre 2018 nach einer Stagnation in den Vorjahren von 2017 bis 2018 ein Wachstum von 20% zu konstatieren. Bei der Böblinger Straße lässt sich ein kontinuierliches Wachstum beobachten, wobei das Wachstum 2018 mit 26% am höchsten gewesen ist.

Weiter ist es von Interesse, die Zahlen nach Monaten und Jahren aufzuschlüsseln, das sieht man in den Abbildungen 3 und 4. Es ist deutlich zu sehen, dass die Anzahl der Radfahrer deutlich von der Jahreszeit abhängt. Allerdings gibt es auch in den Monaten an sich von Jahr zu Jahr teilweise starke Unterschiede. 2018 wurden viele neue Monatsrekorde aufgestellt. Doch wie groß ist der Einfluss vom Wetter?

## Temperatureinfluss

Wenn man sich die Zählungen der Fahrräder anschaut, fällt auf, dass sehr viele Leute nur im Sommer radeln. Daher liegt es nahe, das Wetter in die Analyse mit einzubeziehen. Viele Wetereneinflüsse 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](https://www.stadtklimastuttgart.de/stadtklima_filestorage/download/luft/S-Mitte-SZ-Monats-Werte-1987-2017.zip) und sind auch in Tabelle 1 dargestellt.

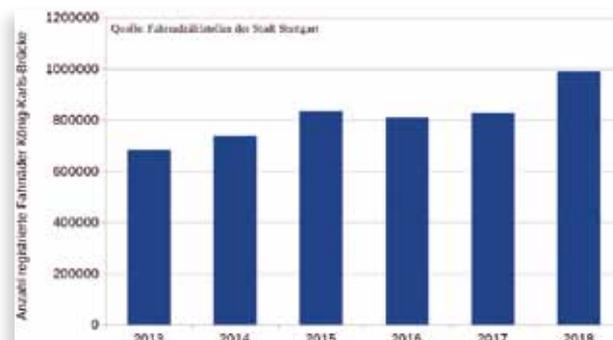


Abb. 1: Anzahl Fahrräder, die pro Jahr die Messstelle an der König-Karls-Brücke passieren

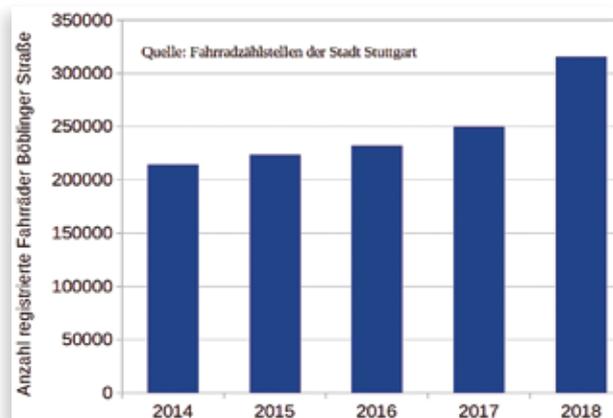


Abb. 2: Anzahl Fahrräder, die pro Jahr die Messstelle an der Böblinger Straße passieren

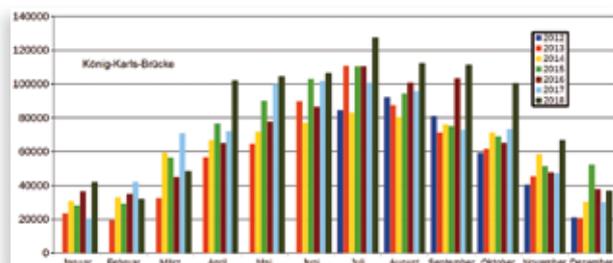


Abb. 3: Anzahl Fahrräder, die monatlich die Messstelle an der König-Karls-Brücke passieren

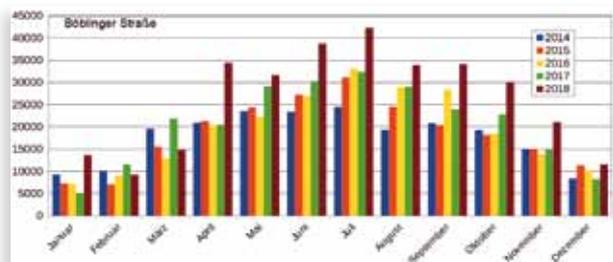


Abb. 4: Anzahl Fahrräder, die monatlich die Messstelle an der Böblinger Straße passieren

|      | 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 | 4.5   | 4.54  | 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 |
| 2018 | 6.8   | 0.8   | 6.1   | 15.7  | 18.1  | 20.6  | 23.2  | 22.8  | 18.0  | 13.3  | 7.7  | 5.8  |

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

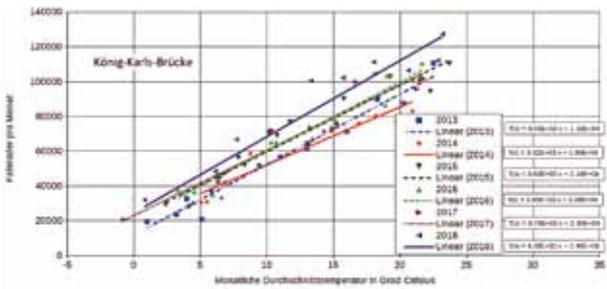


Abb. 5: Zusammenhang zwischen Temperatur und Fahrrädern, die monatlich die König-Karls-Brücke passieren

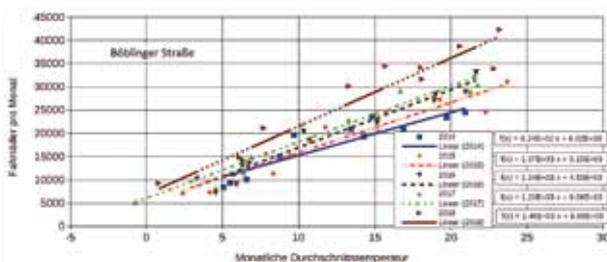


Abb. 6: Zusammenhang zwischen Temperatur und Fahrrädern, die monatlich die Böblinger Straße passieren

### Zusammenfassung

Der Radverkehr in Stuttgart ist in den letzten fünf Jahren an den beiden Messstellen gestiegen. Die Anzahl der Fahrradfahrten hängt von der Durchschnittstemperatur ab. Pro Grad Celsius mehr fahren ca. 4400 Fahrräder mehr pro Monat über die König-Karls-Brücke. Bei der Böblinger Straße sind es ca. 1460 Fahrradfahrten pro Monat mehr pro Grad Celsius.

Die Anzahl der Fahrradfahrten an der König-Karls-Brücke ist nach einer Stagnation in den vorvergangenen Jahren 2018 um ca. 20 % angestiegen. Die Böblinger Straße zeigt einen kontinuierlichen Anstieg bei der Anzahl der Radfahrten. 2018 gab es einen Anstieg von 26 % gegenüber dem Vorjahr.

Tobias Willerding

**KURZ-  
ZWEIRAEDER.DE**

60 Jahre  
Tradition



**STARK IM SERVICE**  
Bikes – Pedelecs  
Zubehör führender Marken

Aachener Straße 32–34  
Stuttgart-Bad Cannstatt  
Telefon 07 11 / 54 46 03  
Fax 07 11 / 55 76 19

*Radurlaub  
Andalusien*

GENUSSRADELN MIT KULTUR  
AM SCHÖNSTEN ORT SPANIENS

[www.radurlaub-conil.com](http://www.radurlaub-conil.com)

Telefon: 0152 - 535 779 32

# Vorzugstrasse Radschnellweg Neckartal bekannt gegeben

Ende Februar hat das Landratsamt Esslingen die Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Reichenbach–Stuttgart vorgestellt. Untersucht wurden ein Jahr lang drei verschiedene Routen-Varianten sowie eine Kombination daraus. Anhand einer festen Bewertungsmatrix wurden die Alternativen bezüglich Attraktivität, Nutzerpotential, Kosten und Umweltbelangen eingestuft.

Die Vorstellung der Vorzugstrasse für den Radschnellweg kommt nun zum richtigen Zeitpunkt: Aktuell belasten der Abriss und Neubau von Neckarbrücken, Vollsperrungen von städtischen Hauptstraßen wie der Zollberg- und der Geiselbachstraße die Bürger. Der Verkehr der Zukunft muss neu gedacht werden; der Gemeinderat ringt seit Jahren um ein Mobilitätskonzept für die Stadt und sucht nach ganzheitlichen Lösungen.

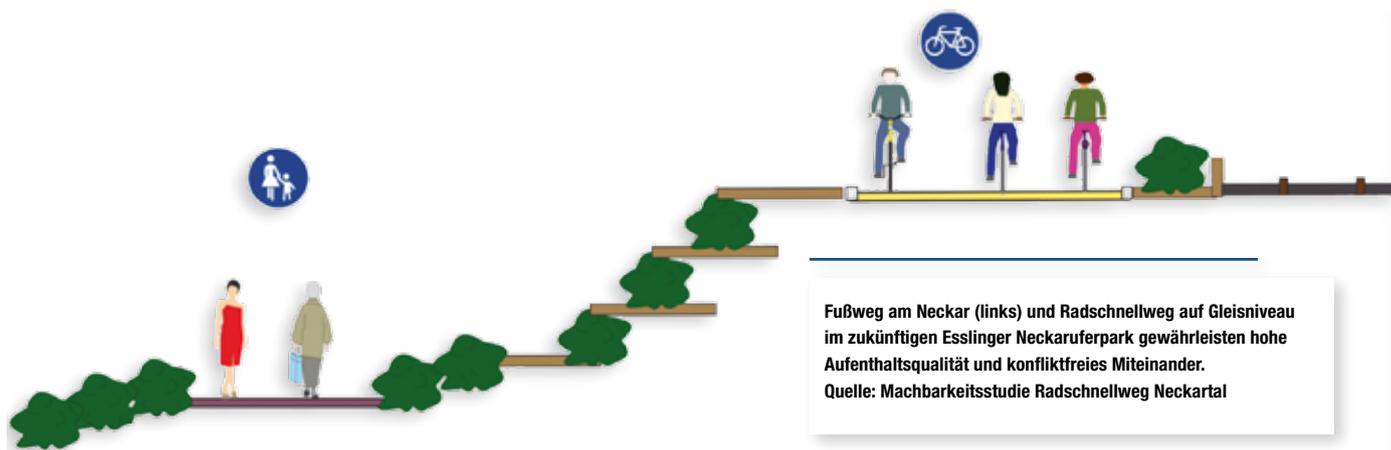
Die Machbarkeitsstudie „Radschnellweg Neckartal“ zeigt Lösungsmöglichkeiten auf, um den Radverkehrsanteil binnen weniger Jahre von 6 auf 12 % im Modal-Split zu steigern. Dass das Fahrrad ein komfortables und schnelles Verkehrsmittel ist, zeigt der ADFC seit Jahren bei verschiedenen Veranstaltungen. Stadtradeln und die monatliche Critical Mass sind beste Beispiele dafür. Anschlüsse an die höher gelegenen Esslinger Stadtteile lassen sich durch Fahrradmitnahme im Bus oder elektrisch unterstützte Pedelecs gewährleisten.

In Esslingen ist dagegen in den letzten Jahren trotz steigender Teilnehmerzahlen bei der Critical Mass kein zukunftsweisender Ausbau der Radinfrastruktur erfolgt. Dem Ausbau des Neckartalradwegs auf Höhe Zell 2018 steht die Sperrung desselben Weges im Bereich hinter dem Esslinger Bahnhof 2017 gegenüber. Der dortige Weg ist als gemeinsamer Fuß- und Radweg viel zu schmal und der Sanierungsbedarf wurde seit Jahren ignoriert.

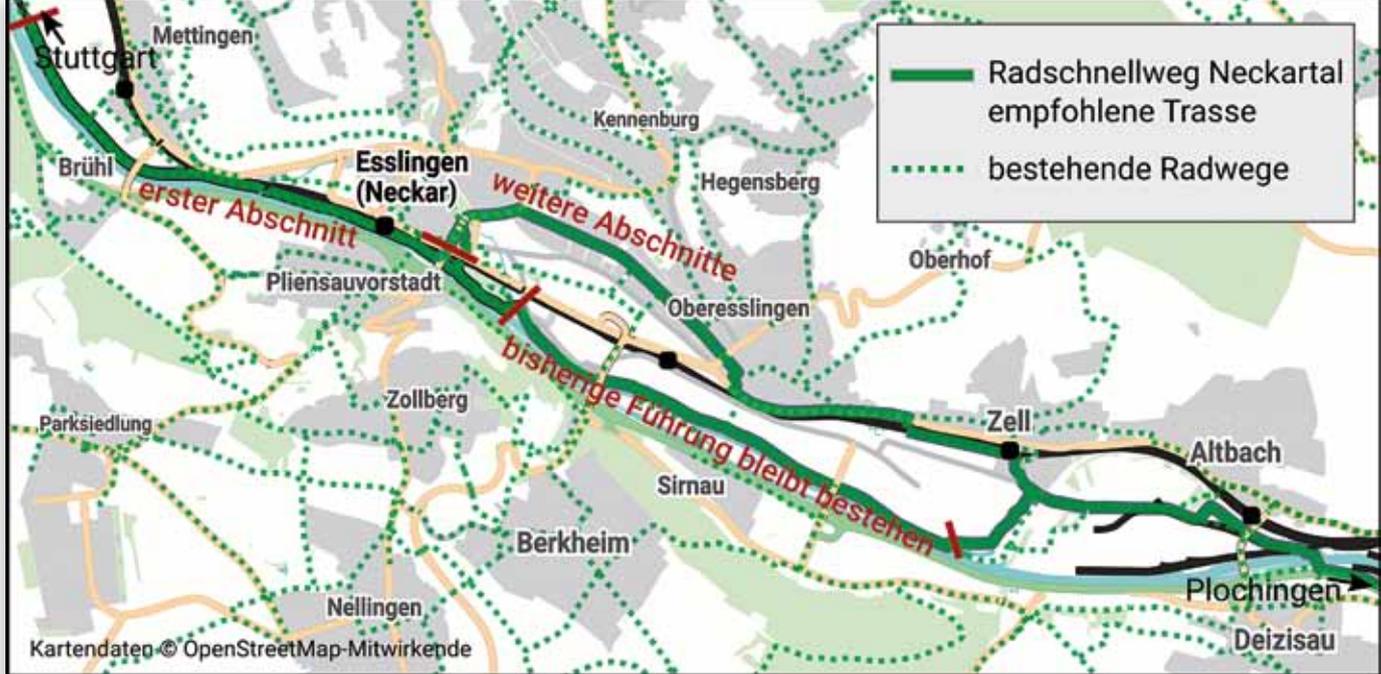
Nun steht genau im Neckaruferpark als erstem Abschnitt des Radschnellwegs mit höchster Priorität die Herstellung eines vier Meter breiten Radwegs an. Die Stadt hat Ende letzten Jahres einen schmalen Geländestreifen von der Bahn erworben und will schon seit Jahren den Grünzug als Erholungsgebiet für die neue Weststadt ausbauen. Eine eigens vom Gemeinderat beauftragte Machbarkeitsstudie hat ein Parkkonzept einseitig aus Sicht von Fußgängern analysiert. Sie schlägt Aufenthaltsbereiche vor, wo Radfahrende Fußgängerinnen und Fußgänger umkurven müssten.

Demgegenüber könnte der Radschnellweg laut der Machbarkeitsstudie des Landkreises problemlos mit einem Park für Fußgänger kombiniert werden. Der jetzige rund drei Meter breite Neckartalradweg würde zum Fußweg. Auf Gleisniveau existiert ein Erschließungsweg, den die Bahn als Zufahrt für das Stellwerk nutzt; dieser wird Fahrradstraße und entlang der Gleise verlängert. Eine getrennte Wegführung minimiert Konflikte. Ein geringes Auf und Ab bringt Radfahrende schnell voran (siehe Prinzipskizze).

ADFC und VCD sehen sich damit in ihrer jahrelangen Forderung einer Verbreiterung und Sanierung des Neckartalradwegs bestärkt und fordern eine rasche Umsetzung dieses Konzepts. Mit weiteren Abstimmungsrunden sollten nun konkrete Planungen verbunden sein, sodass der Radweg möglichst bald gebaut werden kann. Jetzt braucht es eine



**Fußweg am Neckar (links) und Radschnellweg auf Gleisniveau im zukünftigen Esslinger Neckaruferpark gewährleisten hohe Aufenthaltsqualität und konfliktfreies Miteinander.**  
Quelle: Machbarkeitsstudie Radschnellweg Neckartal



Kooperation von Stadt, Land, Bahn sowie den Interessenvertretern von erholungssuchenden Fußgängern wie auch Radfahrenden.

Im weiteren Verlauf empfiehlt die Machbarkeitsstudie eine doppelte Wegführung. Um Arbeitsstätten und Wohnorte in Esslingen anzuschließen, führt der Radschnellweg vorbei am Maille-Park zur bestehenden Fahrradstraße Hindenburgstraße. Der ADFC Esslingen veranstaltet an dieser Kreuzung am 27. April eine Pop-Up-Bike-Lane und will zeigen, dass Esslingen mehr Platz fürs Rad braucht. Die Hindenburgstraße endet aktuell auf dem Altstadtring, und ein Anschluss ans übrige Radnetz ist längst überfällig.

Der aktuell schon vorhandene Neckartalradweg wird bis zum sogenannten „Entennest“ bei Zell unverändert beibehalten und bietet vorbeifahrenden Pendlern schnelle, weil ampelfreie Wege – vorerst ohne die komfortable Breite eines Radschnellwegs.

Im weiteren Verlauf wird eine Querung des Neckars nach Deizisau und eine Führung entlang des Landschaftsparks Bruckenwasen empfohlen. Dafür sind gleich mehrere neue Brückenbauwerke über die B 10 notwendig, was den Umsetzungshorizont deutlich verlängern dürfte.

Als Landesstraße wird der Radschnellweg im nächsten Schritt vom Regierungspräsidium in Abschnitte aufgeteilt und geplant. Begrenzte Personalkapazitäten im Esslinger Stadt-

planungsamt könnten nun durch zusätzliche Landesressourcen kompensiert und somit eine rasche Umsetzung vorangetrieben werden. Für viele Abschnitte sind Planfeststellungsverfahren notwendig. Für eine zügige Abwicklung appelliert der ADFC jetzt an alle Beteiligten und fordert eine konstruktive, lösungsorientierte Zusammenarbeit.

*Joachim Schleicher*

## Weitere Informationen:

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sind online ansehbar:

<http://radschnellweg-neckartal.de>

### Unten:

**Eine neue Brücke über den Neckar soll Altbach und Deizisau verbinden.**



# Württembergischer Weinradweg

Der Württemberger Weinradweg durchquert von Süd nach Nord die bekannten Württemberger Weinbaugebiete vom Neckartal über Kocher und Jagst bis ins Taubertal. Deutschlands viertgrößtes Weinbaugebiet reicht vom Taubertal über Hohenlohe und das Heilbronner Land bis zur Schwäbischen Alb. Das Weinland Württemberg mit seiner landschaftlichen Vielseitigkeit bringt eine einmalige Vielfalt an Weinsorten hervor. Der WeinSüden Baden-Württemberg ist geprägt von einem milden Klima und vielen Sonnenstunden. Schon früh im Jahr und weit in den Herbst hinein lassen sich hier Radtouren bei angenehmen Temperaturen fahren. Das Erlebnis der Landschaft und die verschiedenen weintouristischen Angebote am Wegesrand sollten bei einer Radtour auf dem Weinradweg im Mittelpunkt stehen. Genau richtig für Genuss-Radler, die Naturerlebnis und Radfahren mit regionalen Spezialitäten verbinden wollen.

Im Frühjahr 2013 wurde der Württemberger Weinradweg eröffnet. Er ist durchgehend beschildert und führt meist auf gut befahrbaren Wegen durch Weinberge. Der gesamte Radweg ist etwa 350 Kilometer lang; auf der Gesamtstrecke sind etwa 3500 Höhenmeter zu überwinden.

Ich biete den Württemberger Weinradweg in sechs Etappen von April bis September jeweils am 4. Mittwoch im Monat an.

## 24.4.2019 Rottenburg – Metzingen

Die erste Etappe (65 km, 500 HM) führt von Rottenburg/Neckar zunächst vom Neckar weg über Oberndorf und Entringen. In Tübingen wird dann der Neckar wieder erreicht. Weiter geht es bis Neckartenzlingen auf einem der sehr schönen Teilstücke des Neckartal-Radweges. Über Bempflingen und Riederich wird schließlich Metzingen erreicht.

## 22.5.2019 Metzingen – Bad Cannstatt

Die zweite Etappe des Württemberger Radweges (70 km, 590 HM) verläuft von Metzingen mit heftigen Anstiegen durch die Weinberge über Kappishäusern und Kohlberg nach Neuffen. Von dort geht es weiter über Beuren ins Tiefenbachtal. In Nürtingen kommt die Tour an den Neckar. Weiter geht es am Neckar über Plochingen nach Esslingen. Hier ist jetzt zum Erreichen des Unteren Neckarhaldenwegs noch einmal ein heftiger Anstieg zu bewältigen. Für die Mühen wird der Fahrer von dem Höhenweg aus mit einem großartigen Blick ins Neckartal belohnt. Nach einer Abfahrt wird Uhlbach erreicht. Von dort geht es hinauf auf den Rotenberg sowie schließlich über Luginsland und Fellbach nach Bad Cannstatt.

## 26.6.2019 Bad Cannstatt – Benningen

Die dritte Etappe (67 km, 730 HM) von Bad Cannstatt nach Benningen am Neckar verläuft zunächst nach Osten in einem großen Bogen über Stetten, Beutelsbach, Großheppach und Korb nach Waiblingen. In dieser ersten Hälfte der Strecke sind die meisten Höhenmeter zu überwinden. Aus dem Remstal geht es noch einmal hoch nach Fellbach. In Freiberg wird der Neckar erreicht, von wo aus es dann auf dem Neckartal-Radweg sanft bergab bis Benningen geht.



## 24.7.2019 Benningen – Eschenau

Die vierte Etappe (70 km, 620 HM) verläuft zunächst bis Lauffen auf dem Neckartal-Radweg. Von dort wird der Weg dann über Nordheim geführt, um in Heilbronn aber wieder an den Neckar zu kommen. Nach einer Fahrt durch Heilbronn ist dann zum Jägerhaus hinauf eine kräftige Steigung zu bewältigen. Auf einem sehr schönen Höhenweg fährt man hier in einem großen Bogen nach Weinsberg. Sanft ansteigend geht es jetzt im Tal der Sulm über Ellhofen und Obersulm in Richtung Löwensteiner Berge, bis die Etappe in Eschenau endet.

## 28.8.2019 Eschenau – Bad Mergentheim

Die fünfte Etappe (82 km, 950 HM) ist die anstrengendste. Von Eschenau geht es über Bretzfeld zum Lindenberg und Verrenberg hinauf und von dort nach Öhringen. Über Westernbach und Pflahlbuch erreicht die Tour in Sindringen den Kocher, dem sie bis kurz vor Künzelsau folgt. Von dort geht es mit heftigen Steigungen durch den Hirschberger Wald sowie über Stachenhausen und Oberginsbach nach Krautheim an die Jagst. In Dörzbach wird das Jagsttal verlassen; der Radweg verläuft jetzt entlang der B19 bis Bad Mergentheim.

## 25.9.2019 Bad Mergentheim – Crailsheim

Die sechste und letzte Etappe (65 km, 650 HM) verläuft zunächst bis Weikersheim an der Tauber. Von dort geht es am Vorbach kontinuierlich aufwärts über Oberstetten und Schrozberg nach Blaufelden. Über Rot am See und Wallhausen wird schließlich Crailsheim erreicht.

Der Württemberger Weinradweg ist eine sehr schöne Tour. Die Streckenführung ist sehr abwechslungsreich. Der Intention – Weinradweg – folgend, gibt es in den Weinbergen immer wieder heftige Steigungen. Man fährt dann aber auch wieder auf schönen Höhenwegen und es gibt großartige Abfahrten. Ich lade herzlich zum Mitfahren ein.

*Paul-Werner Schreiner*

# JEDERMANN TOUR

## Deutschlandtour



Vom 23. bis 26. August 2018 fanden im Straßenradspport die vier Etappen der Deutschland Tour statt. Die letzte Etappe endete bei herrlichem Sommerwetter in Stuttgart.

Begleitend zu diesem Hauptevent veranstaltete man ein vielseitiges Rahmenprogramm. Neben Expo Tour im Zielbereich in Form einer großen Fahrradmesse gab es u. a. zwei Nachwuchsrennen. Kinder und Jugendliche konnten so ihre ersten Radsportserfahrungen sammeln – die Kleinsten zwischen 2 und 4 Jahren auf ihren Laufrädern, die Älteren bis 15 Jahre auf einem Lernparcours unter professioneller Leitung.

Highlight an diesem Tag aber war das Jedermann-Rennen mit Start und Ziel in Stuttgart. Etwa 3000 Hobbyradler standen um 10.30 Uhr vor dem Neuen Schloss in den Startlöchern.

Zur Auswahl standen eine 57,5 km lange Weinbergrunde mit 686 Höhenmetern und die 117,5 km langen Runde durch die Region Stuttgart mit 1339 Höhenmetern. Beide verliefen auf den letzten Kilometern auf der Profistrecke.

Vom ADFC Stuttgart traten wir zu fünft an: Jörg, Matthias und Dieter für die lange Strecke, Tobias und ich für die kurze Weinbergrunde.

Für mich, die noch nie an einem Radrennen teilgenommen hatte, war es ein besonderes Erlebnis, auf perfekt abgesperrten Strecken zu fahren, ohne wie sonst auf Verkehr und Straßenkreuzungen achten zu müssen, einfach nur Radfahren, nonstop, angefeuert und beklatscht von den vielen Zuschauern am Rand. Zum Schluss das tolle Gefühl, die Flamme Rouge zu passieren und 1 km später mit großem Applaus die Zieldurchfahrt. Zur Erinnerung an diesen seltenen Tag durfte man sich zu guter Letzt noch eine Finisher-Medaille abholen.

Vertreten war der ADFC außerdem während des ganzen Tages mit einem Fahrradparkplatz, auf dem Zuschauer ihre Räder unter Aufsicht kostenlos abstellen konnten.

*Susi Ortner*



# Tour de Hohenlohe 2018



Am 8. und 9. September 2018 fand im Landkreis Schwäbisch Hall zum 12. Mal die Tour de Hohenlohe statt. Über 500 Radlerinnen und Radler waren gekommen – überaus nicht nur aus der näheren Umgebung.

2007 wurde die Tour de Hohenlohe von Hobby-Radlerinnen und -Radler ins Leben gerufen. Inzwischen ist daraus ein fester Fahrrad-Event geworden. Vorbereitet und logistisch betreut wird die Veranstaltung von Hohenlohe + Schwäbisch Hall Tourismus e.V. Engagierte ortskundige Radler bereiten jeweils Rundkurse vor. Gestartet wird immer in einer Gemeinde des Landkreises Schwäbisch Hall. An jedem Tag gibt es eine kürzere und eine längere Strecke.

Gastgeber, d. h. Start und Ziel, der Tour de Hohenlohe war 2018 die Gemeinde Rosengarten-Westheim im Naturpark Schwäbisch-Fränkischer Wald.

Nach der Begrüßung durch den Bürgermeister von Rosengarten und einer Auflockerung durch eine Fitness-Trainerin starteten die Radsportlerinnen und Radlersportler an beiden Tagen an der Rosengartenhalle in Westheim.

Am Samstag führte die Tour entlang des Kocher-Jagst-Radwegs nach Ottendorf. Der Anstieg nach Eutendorf war eine erste Herausforderung für die Radtouristen. Sie genossen dann den Verlauf des Höhenwegs auf den gut ausgebauten Wegen. Am Altenbergturm mussten sich die Radlerinnen und Radler entscheiden, ob sie möglichst schnell das Genießangebot der Bühlerzeller Vereine in der Mittagspause erreichen oder noch eine große Schleife über Pommertsweiler und Adelmansfelden fahren wollten. In Bühlerzell war der Mittagstisch reichlich gedeckt. Dafür sorgten unter anderem die Landfrauen, der Schützen- und Fischereiverein und das Freibad-Kiosk-Team. Die freiwillige Feuerwehr stillte den Hunger der Radler aus der Gulaschkanone. Wieder an der Rosengartenhalle in Westheim angekommen, wurden die Radlerinnen und Radler, die (auf der langen Tour) 75 Kilometer und 1000 Höhenmeter bewältigt hatten, mit Kaffee und Kuchen und anderen Erfrischungen versorgt.

Wieder bei bestem Radlerwetter starteten am Sonntagvormittag die Tourradlerinnen und -radler zu einer sportlich anspruchsvollen Etappe durch den Schwäbischen Wald. Zu den Radlergruppen vom Samstag gesellten sich viele Familien. Bei der längeren Tour waren 55 Kilometer und 820 Höhenmeter zu bewältigen. Die Strecke führte zunächst durch das idyllische Rottal zur Hankertsmühle und von dort hinauf nach Grab. In Grab konnte man einen kurzen Stopp beim Naturparkmarkt einlegen. Nach einer großartigen Abfahrt war in Fornsbach die Mittagspause vorgesehen. Die Arbeitsgemeinschaft „Jubiläumfest Fornsbach“ hatte ein unwiderstehliches Mittagstischangebot vorbereitet. Nach der Mittagspause gab es noch einmal einen heftigen Anstieg vom Retzenhof hinauf zum Jagdhaus bei Oberrot. Auf dem letzten Abschnitt nach Westheim konnten es die Radlerinnen und Radler dann gemütlich auslaufen lassen.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer konnten bei der Tour de Hohenlohe 2018 bei wunderbarem Wetter zwei Touren durch eine sehr schöne Landschaft fahren.

*Paul-Werner Schreiner*

Hohenlohe +  
Schwäbisch Hall  
Tourismus e.V.



**Genießen, aktiv sein  
und erholen in Hohenlohe**  
kulinarisch · charmant · abwechslungsreich

**Jetzt Informationsmaterial bestellen!**  
[www.hohenlohe-schwaebischhall.de/Prospektservice](http://www.hohenlohe-schwaebischhall.de/Prospektservice)

Tel. 0791 755-7444 · [info@hs-tourismus.de](mailto:info@hs-tourismus.de)

# Radfahren im Geopark Nördlinger Ries

Nur zwei Zugstunden von Stuttgart entfernt zwischen Schwäbischer und Fränkischer Alb liegt das Nördlinger Ries. Vor knapp 15 Millionen Jahren schlug hier ein großer Meteorit ein, der alles Leben im Umkreis von 100km zerstörte. Geschaffen hat er einen Krater von 25km Durchmesser und damit ein wunderschönes Fahrradland.

Im Frühsommer 2018 radelte ich mit einer Gruppe im Nördlinger Ries. Bei Ankunft im Ries in Bopfingen grüßt zuerst der Ipf, ein Wachholderheide Zeugenberg, auf dessen planiertem Gipfel einst schon die Kelten siedelten. Ziel war aber Nördlingen, eine hübsche mittelalterliche Fachwerkstadt, umgeben von einer durchgehend begehbaren Stadtmauer, im Zentrum die Sankt Georgskirche mit dem 90m hohen Glockenturm, liebevoll Daniel genannt. Errichtet wurde sie wie manch anderes Bauwerk auch außerhalb Bayerns aus Meteorgestein.

Zu verschiedenen Tagesradtouren in alle Himmelsrichtungen startet man immer durch eines der eindrucksvollen Stadttore. Ein großes Netz aus meist gut asphaltierten verkehrsarmen Straßen und Radwegen, perfekt beschildert, bietet für jeden Geschmack etwas. Wer es gemütlich möchte, radelt steigungsarm durch beschauliche Dörfer und historische Städte, bewacht von Störchen in ihren Nestern, sowie durch Flusstäler, Kornfelder und Wiesen. Liebt man es welliger, kommt man am 150m hohen Kraterrand auf seine Kosten, belohnt durch Ausblicke in das weite Land der Kraterebene, aber auch ins Donautal. Immer wieder trifft man auf geologisch interessante Formationen aus Impaktgestein, genannt Suevit, Schwabenstein, das sich beim



Einschlag des Meteoriten gebildet hat, umgeben von Magerrasen und bewachsen von seltenen Pflanzen. Vielerorts informieren Schautafeln über das Riesereignis und die besondere Geologie.

Interessante Radwege führen z. B. entlang der Wörnitz, die an zwei Stellen den Kraterrand durchbricht. Man radelt vorbei am Hesselberg, legt eine Eispause in Öttingen ein, bekannt auch durch die große Brauerei. In Munningen ist nicht nur der Kirchturm schief, es kann auch passieren, dass man am Sonntag nach Fronleichnam auf eine Prozession trifft, da es für mehrere Orte nur einen Pfarrer gibt.

Mittelalterlich präsentiert sich Wemding, auch Fuchsenstadt genannt nach dem hier geborenen Botaniker Leonhard Fuchs, mit seinen barocken Häusergiebeln um den Marktplatz und der nahen Wallfahrtskirche Maria Brunnlein. Es lohnt eine Einkehr im Gasthof zur Wallfahrt, sonntags mit großem Biergarten. In Harburg überquert man die alte Wörnitz Steinbrücke unterhalb der erhabenen Burg.

Nördlingen bietet für Radler genügend Unterkunft Möglichkeiten und eine vielseitige Gastronomie. Zu empfehlen ist ein Besuch des Ries-Krater-Museums, das mit tollen Animationen anschauliche Einblicke in die Erdgeschichte bietet.

*Susi Ortner*



## Links:

**Marktplatz von Nördlingen mit dem Glockenturm der Georgskirche „Daniel“**

**Foto: Susi Ortner**



# (Zw)Eifel-Los

## Bericht von einer Tour durch die Ardennen und die Eifel



La Roche-en-Ardenne

Ein Mittelgebirge, in dem sich vier betagte Rennradler für eine Woche austoben können? Rasch kommt man(n) auf die Idee, mal wieder die Ardennen zu durchqueren, denn die Abgeschiedenheit und gleichzeitige spröde Lieblichkeit der Landschaft sind durchaus ein Anziehungspunkt. Für die körperliche Ertüchtigung sorgen relativ kurze aber knackige Rampen und Buckel. Dass diese Region Mitte Juni weniger überlaufen (-fahren?) ist wie Voralpenregionen, spielte für die Entscheidung auch eine Rolle: So war keine detaillierte Vorplanung der Übernachtungen nötig. Mit gutem Wetter konnte zu der Jahreszeit gerechnet werden, und das trat 2018 ja auch ein (aber wo nicht??).

Mit der Planung einer Rundfahrt – zumindest sollten Start und Ziel gut per Fernbahn erreichbar sein – ergaben sich dann die ersten Alternativen. Aachen als Ausgangspunkt war sicher eine gute Wahl, denn von hier führt der legendäre Vennal-Bahn-Radweg geradewegs in das frühere belgische Kohlerevier (Hohes Venn). Eine Strecke, die aus einer Industriebahnstrecke geschnitzt wurde, würde das gemütliche Einrollen ermöglichen (damit wir uns erst mal klimatisch von Büro auf Natur umstellen könnten). Für die weitere Streckenführung war aus einer Reihe von Möglichkeiten zu wählen, die auch Frankreichs Grenzgebiet, Luxemburg und die Eifel einschlossen. Die Eifel? Schon gehört – Maare, erloschene Vulkane und so. Nach Lëtzebuerg (Luxemburg) kommt ein Nicht-Rheinländer auch selten, so war diese Südschleife via den Zwergstaat und quer durch die Eifel gebengt.

Unsere Zugfahrt in die Domstadt Aachen brachen wir eine Station früher ab – hier in Rothe Erde ergab sich der optimale Einstieg auf den Vennradweg. Es war ja schon mittags und wir genossen als „warming-up“ die sehr allmählich ansteigende, asphaltierte autofreie Strecke. Sogar Radler sahen wir wenige, halt einige Samstags-Ausflügler. Ganz ungewohnt für

unsere Cliques-Touren erwischte uns eine Regenfront, aber die halbe Stunde Dauerregen war beinahe der letzte Niederschlag, den wir für 7 Tage zu erdulden hatten. Schon wieder trocken erreichten wir die belgische Grenze und just dort in Kalterherberg eine von früher bekannte Bleibe. Einige Höhenmeter kamen nun dazu, um – per pedes – im hügeligen Ortsteil von Monschau ein Abendessen zu finden. Ab nun cruisten wir durch die südöstlichen Ardennen, zwischen Spa und Malmédy hindurch, um zunächst La Roche-en-Ardenne zu erreichen, den Ort an der Ourthe mit dem renommierten Château Féodal (Festung). Weiter südwestlich – nach Frankreich wäre es nur noch eine viertel Tagesetappe – durchfahren wir (eine?) Bouillon und erkundeten die wunderbar mäandrierende Semois. Diese begleitend, trieb es uns wieder ostwärts Richtung Luxemburg, wobei wir Bastogne (Wendepunkt eines Radklassikers) links liegen ließen. Nachdem wir die traumhafte Flusslandschaft der jungen „Sauer“ genießen konnten, steuerten wir in Esch-sur-Sûre das ebenfalls schon im Logis-Karteikasten befindliche, absolut erschwingliche „Hotel Gourmet & Relax de la Sure Rest Comte Godefroy“ (mit Thai-Wellness!) an.

Am nächsten Tag verließen wir Lëtzebuerg und erreichten endlich die Eifel. Die wunderbare Landschaft mit verstreuten Vulkankegeln sowie die Einsamkeit (für deutsche Verhältnisse) beeindruckten uns. Und trotz der schon verbesserten Formkurve nahmen wir erfreut zur Kenntnis, wiederum ein ausreichendes Netz von „Flachstrecken“ vorzufinden. Die Eifel bemüht sich seit einigen Jahren, ein optimales Fahrradrevier zu werden und nutzt die geschickte Vernetzung von Routen in Tälern ebenso wie eine vorbildliche Ausschilderung gerade auch für Pedelec-Fahrer. Wir wählten eine Strecke wiederum teils auf Bahndämmen – nicht nach Bitburg! – sondern via Eifelzoo nach Prüm. Der Zoo war leider kurz zuvor evakuiert worden, nachdem durch Unwettereinwirkung diverse Gehege bzw. deren Umzäunungen defekt geworden waren. Wilde Tiere trafen wir unterwegs aber nicht an. Auf der nächsten Etappe flussläufig nach Altenahr kamen wir bereits in den Bereich negativer Höhenmeter – und somit sehr entspannt an. Die (muskulären) Körner waren gut für die Besichtigung der auf dem Berg gelegenen Festungsanlage investiert. Für die Abschlussetappe nach Bonn konnten wir zwischen Pest und Cholera wählen: Statt einsamer Landschaft nun wieder besiedelte Gebiete mit Kfz-Verkehr. Die Eifel lieber noch kreuz und quer zu durchfahren, wäre dies eine schöne Option gewesen? Ohne ZwEifel!

Matthias Pfaff

Taleinschnitt der Semois



# Skandinavien Radtouren 2014 und 2018



## Sommer 2014

Ich steckte gerade mitten im Mechanik-Studium. Draußen war es einfach zu herrlich für trockene Theorie. Also wollte ich das Übersetzungsverhältnis zweier Zahnräder lieber praktisch angehen. Um dieses Bildungsvorhaben zu erfüllen, bot sich eine Radtour an. Unter Berücksichtigung meines (nicht vorhandenen) Studentebudgets sollte das Ziel mit den Nahverkehrszügen erreichbar sein und Übernachtungen nichts kosten. Einzige Option die beides erfüllt: Südschweden!

Während für die meisten in meinem Umfeld das Wort „Fahrradurlaub“ an sich schon ein Widerspruch in sich ist, fand ich dennoch vier motivierte Begleiter. Einmal im Keller der Eltern ausgenutzte Billigradtaschen suchen, neue Bremsbeläge kaufen und dabei den fassungslosen Blick des Fahrradhändlers in Bezug auf den allgemeinen Zustand des Fahrrads ignorieren, die Nahverkehrsverbindung Darmstadt – Rügen für den nächsten Tag ausdrucken und abging es.

Am nächsten Tag machten wir dem „Quer durchs Land Ticket“ (15 Euro pro Person, Rad Sa+So kostenlos) alle Ehre und fuhren damit nach Saßnitz, tatsächlich die von uns aus gesehen am weitesten entfernte Stadt Deutschlands. Bei unserer Planung hatten wir vollstes Vertrauen in die Deutsche Bahn, dass alle 8 Regionalzüge auch pünktlich, oder zumindest überhaupt, kommen. Entgegen aller Erwartungen wurde unser Vertrauen nicht missbraucht und auch die erste technische Panne nach 20km (Zugfahrt) wurde

## Mit dem Rad entlang der Westküste Südschwedens



am Frankfurter Hauptbahnhof souverän gemeistert. In Saßnitz übernachteten wir auf einem gemütlichen Acker in der Nähe des Fährhafens, den wir jedoch leider mitten in der Nacht wegen eines sich ankündigenden Mähdreschers räumen mussten. Mit der Fähre (10 Euro pro Person, Rad kostenlos) ging es am nächsten Morgen nach Schweden und nach vier Stunden auf See waren wir endlich am Ziel bzw. Anfang angekommen: Trelleborg.

Höchst motiviert traten wir nun endlich in die Pedale und folgten zunächst dem Radweg Cykelspåret entlang der Westküste. Bereits wenige Kilometer außerhalb der Stadt erstreckten sich vor uns traumhafte Küstenlandschaften wie aus dem Bilderbuch. Die Ausschilderung war ausreichend und die Wege flach und weitgehend asphaltiert. Unser erstes Zwischenziel war Malmö, die drittgrößte Stadt Schwedens. Die ehemalige Industriestadt ist heute Hotspot für Kultur und Gourmet, wovon der Falafel von der Imbissbude am Wegrand jedoch nichts anzumerken war. Auch die angeblich wunderschöne Altstadt blieb uns verborgen, denn der Abend brach bereits ein und wir mussten noch aus der Stadt raus, um unser Zelt aufzuschlagen.

In Malmö endet der Cykelspåret, was jedoch kein Problem darstellt, da durch den Küstenverlauf der Weg praktisch idiotensicher vorgegeben und für Radfahrer weiterhin gut geeignet ist. Vom Rennrad bis zum Mountainbike brachten wir fünf jedoch ganz unterschiedliche Voraussetzungen mit, sodass es nicht immer möglich war, es allen recht zu machen. So hatte unser Rennradfahrer sein Rad nicht selten auf dem Rücken. Wir lernten unsere erste Lektion: Absprachen bezüglich des Reifenprofils wären sinnvoll.

Auf Höhe von Helsingborg verließen wir die Küste und machten uns auf den Weg ins Landesinnere, erster Anhaltspunkt der See Ringsjön. Zur Orientierung hatten wir eine detaillierte Radkarte und die Schwedischkenntnisse unserer Mitfahrerinnen, wobei man in der Regel in allen skandinavischen Ländern auch mit Englisch gut zurechtkommt. Der Weg verlief größtenteils über gut ausgebaute Landstraßen, jedoch fast komplett autofrei. Sobald man etwas weg von der Küste ist, fühlt man sich in diesem so dünn besiedelten Land praktisch allein. Das muss man jedoch auch bei der Einkaufs- und Campingplatzplanung berücksichtigen. Es war für uns alle eine neue Erfahrung, sorgfältig kalkulieren zu müssen, wie viel Wasser man in den nächsten 24 Stunden wohl brauchen wird.

Jede zweite Nacht steuerten wir einen Campingplatz an, hauptsächlich wegen der Duschen. An den verbliebenen Tagen nutzten wir das Jedermannsrecht, wonach Campen überall erlaubt ist. Allerdings sind Naturschutzgebiete und Privatgrundstücke davon ausgeschlossen, was die Suche vor allem in Küstennähe sehr erschwerte. Spätestens eine Stunde vor Sonnenuntergang sollte daher nach einem geeigneten Ort Ausschau gehalten werden, sonst kann es ungemütlich werden. Über die Hafenstadt Ystad an der Südküste gelangten wir im Sommer 2014 wieder auf den Cykelspåret und damit zurück nach Trelleborg. Insgesamt legten wir in 5 Radtagen 340 km und 2100 Höhenmeter zurück.

### Sommer 2018

Ich war mal wieder ausgepowert vom Studium. In Erinnerung an 2014 kam ich wieder auf meine bewährte Rad-Crew zurück – also, wer ist wieder dabei? Obwohl wir inzwischen alle in verschiedenen Städten lebten und wir uns teilweise jahrelang nicht gesehen hatten, waren alle von der Idee angetan. Das zeigte mir, dass nicht nur mir die Tour im Sommer 2014 als etwas ganz Besonderes in Erinnerung geblieben ist.

Im Gegensatz zum letzten Mal fingen wir dieses Mal frühzeitig an zu planen, recherchierten über Wetterlagen und mögliche Ziele, ergründeten Möglichkeiten, das Fahrrad mit dem Zug/Bus/Flieger mitzunehmen. Dennoch änderte das am Ergebnis nicht viel: Auf demselben Weg sollte es wieder zunächst nach Südschweden gehen und dann von Helsingborg aus an der Westküste bis nach Oslo. Mit diesem konkreten Ziel standen wir somit auch vor einer sportlichen Herausforderung und wir bereiteten uns entsprechend darauf vor, was ich selbst am liebsten in den Weinbergen hinter Weinstadt machte. Zudem schaute ich den fachlich kompetenten und hilfsbereiten Mitarbeitern der ADFC Selbsthilfwerkstatt in Stuttgart über die Schultern, um mich auf hoffentlich nicht eintretende Pannen vorzubereiten. Darüber hinaus passten wir uns bezüglich der Bereifung aneinander an und ich montierte auf mein Canyon-Mountainbike „Marathon Plus Tour“ Mäntel von Schwalbe, welche auf Asphalt relativ geringeren Widerstand und gleichzeitig auch auf losem Untergrund noch ausreichend Halt bieten.

**Die Felsenlandschaft in Norwegen war ein ungewöhnlicher aber überraschend gemütlicher Schlafplatz**



Auch Schweden hatte sich in der Zwischenzeit auf unsere Tour „vorbereitet“: 2015 war der 400 km lange Radweg Kattegatleden zwischen Helsingborg und Göteborg eröffnet worden. Das Kattegat ist das Meerergebiet zwischen Dänemark und Schweden und der Radweg verläuft in unmittelbarer Nähe zur Küste auf größtenteils asphaltierten und autofreien Wegen.

Es folgte das bekannte Spiel: acht Umstiege, Verwunderung über das tatsächliche Ankommen der Züge, Fähre, dieses Mal zusätzlich noch eine Zugfahrt innerhalb von Schweden, und wir standen in Helsingborg bereit zur Abfahrt – in etwa an der Stelle, wo wir vor vier Jahren die Küste verlassen hatten.

Der Kattegatleden hält was er verspricht und führte uns dank perfekter Ausschilderung zuverlässig bis nach Göteborg. Auch in diesem Jahr hatten wir trotz Hauptsaison den Radweg wieder fast für uns allein. Mit Tagesstrecken von 100–120 km lagen wir dabei deutlich über den 60–80 km von 2014.

Göteborg ist mit dem größten Hafen des Landes Schwedens Tor zur Welt. Allerdings mussten wir uns hier von dem uns lieb gewordenen Kattegatleden verabschieden und bekamen stattdessen mit Ingeborg eine neue Weggefährtin. Ingeborg, wie wir die Computerstimme der App Komoot liebevoll tauften, durfte von nun an die Navigation übernehmen und forderte uns freundlich auf, rechts abzubiegen, links abzubiegen oder geradeaus zu fahren. Also bogen wir fleißig rechts ab, links ab und fuhren geradeaus. Wir mochten Ingeborg, denn sie nahm uns viel Arbeit ab und war zuverlässig auch Offline für uns da. Manchmal verfluchten wir sie jedoch auch, denn sie jagte uns so einige üble Berge hoch und runter, die wir von unseren Radwegen nicht gewohnt waren. Dies lag jedoch nicht ausschließlich an Ingeborgs Laune, sondern allgemein daran, dass die Region nördlich von Göteborg für Radfahrer zunehmend unfreundlicher wird: Die vielen Fjorde verhindern ein direktes Entlangfahren an der Küste, da diese Wege um ein Vielfaches länger wären und teilweise schwer befahrbar sind. So ist man zwischendrin auf Fähren angewiesen. Die Landstraßen sind auch für Autos die einzige Verbindung zum Norden und dementsprechend stark befahren. Inzwischen erfreuten wir uns über jeden cm extra Platz auf dem Standstreifen, während die Autos im Sekundentakt mit bis zu 90 km/h an uns vorbeirauschten. Der Gegenwind und die zunehmend hügelige Landschaft machten die Tour sehr mühsam, so dass wir froh waren über jeden geschafften Kilometer. Die Ort-

schaft Strömstad kurz vor der Grenze bleibt mit der wunderschönen Hafenspazierung sehr schön in Erinnerung, wobei das Tageshighlight dennoch die Grenzüberquerung auf halber Höhe der Svinesundbrücke war.

Schon nach wenigen Metern nach der Grenze wird bemerkbar, dass die Straßen nicht mehr ganz so gut imstande sind wie noch in Schweden. Auf die üble Art mussten wir auch lernen, dass im Gegensatz zu Schweden die Supermärkte sonntags nicht geöffnet haben, was zur Folge hatte, dass wir erstmals ohne unsere gewohnte Packung Mjukbröd (Schwedisches Fladenbrot) dastanden. Zudem machten sich vor allem nachts die nördlichen Breitengrade durch zunehmende Kälte deutlich bemerkbar. Anstatt wie gewohnt jede zweite Nacht auf dem Campingplatz zu verbringen, mussten wir diesen Rhythmus unfreiwillig anpassen, da wir nicht immer einen fanden bzw. diese teilweise schon voll belegt waren. Doch nur dadurch entdeckten wir beispielsweise die einzigartige Felsenlandschaft, auf die wir dann ausweichen mussten. Das Gefühl der warmen Dusche, mit der man endlich die Sonnencreme, den Dreck und Schweiß der ganzen letzten Tage loswurde, bleibt mein persönliches Highlight der Tour.

Den ersten und leider einzigen Kontakt zur norwegischen Küste hatten wir in Moss, 60 km südlich von Oslo. Glücklicherweise führte uns Ingeborg am letzten Tag quer durch dichte, tiefgrüne Wälder abseits der verfluchten Landstraßen. Der Preis dafür waren jedoch viele zusätzliche Höhenmeter und Schotter, der unsere Räder zum Durchdrehen brachte. Leider blieb der Elch auf dem Verkehrsschild auch der einzige, der unseren Weg kreuzte.

Die letzte Abfahrt in Richtung Oslo nach 7 Etappen mit insgesamt 650 km und 4700 Höhenmetern war fast mit der warmen Dusche vergleichbar. Wir blieben zwei weitere Tage in der norwegischen Hauptstadt. Absolut sehenswert ist die weltälteste Skisprungschanze Holmenkollbakken mit fantastischem Ausblick. Zurück nach Trelleborg gelangten wir mit dem Zug, wobei man beachten muss, dass selbst im Nahverkehr die Fahrradmitnahme in beiden Ländern nicht immer möglich ist und extra Tickets erfordert.

In Erinnerung bleiben aus beiden Touren zahlreiche schöne Momente mit vielen geographischen und emotionalen Höhen und Tiefen und natürlich die zentrale Frage: Wohin geht es als Nächstes? Ich kann somit jedem empfehlen, Schweden und Norwegen einmal mit dem Fahrrad zu bereisen, wobei man sich dafür am besten einen durchgängigen Radweg aussuchen sollte. Auch möchte ich jeden dazu ermutigen, eine Radtour auch trotz geringen Budgets, minderwertiger Basisausstattung und mit minimaler Vorbereitung anzugehen – einzigartige Erlebnisse sind garantiert.

Nicole Walter

Bei Fragen zu den Touren oder Interesse an den Daten bitte unter [nicolew@posteo.de](mailto:nicolew@posteo.de) melden

## Sie fahren nicht nur gerne Fahrrad, sondern auch gerne mit anderen in einer Gruppe?

Beim ADFC Stuttgart können Sie

## Tourenleiterin/Tourenleiter werden!



Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) setzt sich mit seinen mehr als 170.000 Mitgliedern mit Nachdruck für die Verkehrswende in Deutschland ein. Der ADFC Stuttgart ist überzeugt, dass auch in Stuttgart viele Menschen gerne auf das Fahrrad steigen würden, wenn es bessere Voraussetzungen gäbe. Dazu gehören eine gute, intuitiv nutzbare Infrastruktur, gut ausgearbeitete Radverkehrsnetze und vor allem Platz für Rad fahrende Menschen.

Neben der politischen Arbeit für eine umweltverträgliche Mobilität gehört das Angebot von attraktiven Radtouren in und um Stuttgart sowie in die etwas weitere Umgebung zu den festen Elementen der Vereinsarbeit. Dafür sind engagierte Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer notwendig, die Touren vorbereiten und durchführen.

### Unser Angebot

Der ADFC Stuttgart bietet in Zusammenarbeit mit dem ADFC Landesverband Baden-Württemberg des ADFC eine umfassende Qualifizierung für Tourenleiter/innen an; dazu gehören:

- Kommunikation und Leitung von Gruppen
- Grundlagen und Tourenplanung
- Verkehrsrecht und Haftung
- Erste Hilfe

Nach absolvierter Ausbildung stehen dem/der neuen Tourenleiter/ in eine ganze Reihe erfahrener Tourenleiter/innen mit Rat und Tat zur Seite. Unterstützung bei all Ihren Unternehmungen erhalten Sie selbstverständlich auch durch den Kreis- und Landesverband des ADFC.

### Was Sie mitbringen sollten

Sie fahren gerne Fahrrad, kommen aus dem Großraum Stuttgart und kennen sich dort auch ganz gut aus. Sie lernen gerne Neues kennen. Sie sind gern mit anderen Menschen zusammen und kommunikativ.

### Aufgabenbeschreibung

Sie bereiten Tages- oder Halbtagestouren im Großraum Stuttgart vor und bieten diese im Jahresprogramm des ADFC Stuttgart an. Sie fahren die vorbereitete Tour dann mit einer Gruppe. Den Umfang Ihres Engagements bestimmen Sie selbst. Die Tourensaison geht in der Regel von April bis September.

Bei Interesse nehmen Sie bitte Kontakt auf mit dem Tourenkoordinator des ADFC Stuttgart:

**Paul-Werner Schreiner (0173/8052618, [paul-werner.schreiner@adfc-bw.de](mailto:paul-werner.schreiner@adfc-bw.de))**



# Mit der Präsidentin auf Tour

Verena Bentele ist eine beeindruckende junge Frau. Sie hatte als junge Biathletin bei den Paralympischen Spielen 12 Goldmedaillen gewonnen. Danach trug sie als Behindertenbeauftragte der Bundesregierung viel zur Verbesserung der Lebensbedingungen von Menschen mit Handicaps bei. Vor wenigen Wochen wurde Verena Bentele mit großer Mehrheit zur Präsidentin des Sozialverbandes VdK-Deutschland gewählt. Fast 2 Millionen Mitglieder hat dieser Verband, viel mehr als alle Parteien zusammen! Verena Bentele hat sich viel vorgenommen. Mit Nachdruck will sie sich für auskömmliche Renten, für qualifizierte Rehabilitation sowie für pflegebedürftige und behinderte Menschen einsetzen. Im Kampf für mehr soziale Gerechtigkeit will sie aber auch die jüngere Generation besonders ansprechen. Mit voller Überzeugung sagt sie: „Der Generationenvertrag muss neu verhandelt werden. Die Herausforderungen der Zukunft wie Altersarmut und die Gewährleistung von Zukunftschancen für jüngere Menschen sind nur gemeinsam lösbar“.

Neben diesen Herkulesaufgaben hofft Verena Bentele auch künftig noch Zeit zu finden, um an außergewöhnlichen sportlichen Events teilzunehmen. Dass Verena dies wirklich ernst meint, durften wir am 15. und 16. Juni 2018 in Norwegen erleben! Auf der letzten Etappe der Bäder- und Rehatour mit und für Menschen mit Handicap von Augsburg nach München im September 2017 hatte sie uns, Klaus Krebs, den Chef des Berufsförderungswerkes Bad Schömburg, und mich „motiviert“ – sie musste uns geradezu überreden –, ein Team zusammenzustellen, um an einem der größten Radrennen der Welt, dem STYRKEPROVEN (auf Norwegisch: „große Kraftprobe“) von Trondheim nach Oslo, 543 km, knapp 3000 Höhenmeter, teilzunehmen.

Selbstverständlich gab Verena auch gleich ein Ziel vor: „Unter 20 Stunden sollte das schon zu schaffen sein“. Klaus und ich waren zunächst noch guter Dinge, dass die im September geborene fixe Idee im Alltagsstress vergessen werde. Von wegen! Die Erinnerungen bzw. Mahnungen von Verena wurden ab November „nachdrücklich-fördernd“.

Klaus gelang es, Egon aus Bretten „anzufixen“. In dessen Radgeschäft „Radlager“ verkehren einige „alte“, aber immer noch topfitte Rad-Rennfahrer, die sofort begeistert waren. Dann ging alles Schlag auf Schlag: Anmelden, Flüge buchen sowie Dettlef und Uwe für den Radtransport und die Rennbegleitung engagieren. Verena gewann Katrin für die physiotherapeutische Betreuung. Mit viel Auf und Ab und viel Respekt stürzten wir uns in die sportliche Vorbereitung, jeder auf seine Art. Ein erst- und einmaliges Proberennen im Mai über 200 km zeigte mir meine Grenzen schonungslos auf. Mühsam hechelte

ich hinterher, um den erwarteten 30er-Schnitt zu halten! Man sprach mir, dem mit deutlichem Abstand ältesten Teammitglied, Mut zu. Ich machte mir trotzdem Gedanken über Ausstiegsszenarien.

## Start in Trondheim

Norwegen gilt als gemütliches, ja stressfreies Land. Dieses Prädikat stimmt grundsätzlich. Nicht jedoch für Verena und Alexander auf dem Tandem und die weiteren acht Radler, die dem Start um 7.25 Uhr – angegebene Rennzeit: 18 Stunden – entgegenfieberten. Schon wenige Meter nach dem Start merkte ich beim ersten Bremsversuch, dass mein Lenker nicht richtig festgeschraubt war! Max, ein mit allen Wassern gewaschener Langzeitradler, „zwang“ mich, anzuhalten. Nach zwei Minuten war der Schaden behoben und Max machte sich „in aller Ruhe“ daran, mit mir im Schlepptau unser Team wieder einzuholen. Nur langsam regulierte sich mein Puls wieder einigermaßen auf „Normalmaß“ ein, danke Max! Nach den ersten 50 km ging es ca. 200 km bei bestem Radlerwetter stetig bergauf. Wir waren trotz eines Plattfußes am Tandem im Zeitplan – Respekt, in welcher Geschwindigkeit die Jungs solche Pannen beheben können.

In Abständen von 50 bis 70 km gab es offizielle oder von unserem Begleitteam eingerichtete Verpflegungsstationen. In jeweils fünf Minuten war „alles“ – essen, trinken und andere Notwendigkeiten – zu erledigen. Katrin, Dettlef und Uwe hatten für uns sogar warme Nudeln mit Soße gekocht und Wurstbrote geschmiert – weil man die vielen Energieriegel, Bananen usw. irgendwann nicht mehr sehen kann! Alles lief planmäßig. Unsere Besten leisteten viel und die weniger Guten – ich z. B. – nur ab und zu Führungsarbeit. Verena und Alexander leisteten auf ihrem Tandem Unglaubliches, bei den Anstiegen hatten sie es schwerer als wir „Normalradler“. Bei den Abfahrten mit teilweise über 70 km/h waren sie dafür aber immer an der Spitze! So rasten wir an vielen Radlergruppen vorbei und hielten bis ca. 80 km vor dem Ende unseren 30er-Schnitt. Die durchweg gute Stimmung wurde fast schon euphorisch, als wir „nur noch“ die Hälfte der Rennstrecke bei gutem Wetter und in toller Landschaft vor uns hatten.

## Die große Panne

In Norwegen wird es im Sommer zwar kaum dunkel. In der langen „Nacht“ vor der Zielankunft, geschah es trotzdem. Wir übersahen bei Dämmerlicht ein großes Schlagloch! Ausgerechnet das Tandem signalisierte einen Plattfuß, knapp 3 km vor dem planmäßigen letzten Stopp. Der Platten im Vorderrad war trotz vieler Schnaken schnell behoben, aber nur scheinbar:

Beim Aufsitzen stellten wir fest, dass zwischenzeitlich auch das Hinterrad platt war. Ratzfatz war auch dieses Rad geflickt. Aber dann mussten wir mit Entsetzen feststellen, dass die Luft aus dem Vorderrad wieder raus war. Jetzt wurde es richtig spannend, weil die passenden Schläuche ausgegangen waren. Es blieb uns nichts anderes übrig, als unser Begleitfahrzeug anzufordern. Zwischenzeitlich hat es zu allem Überfluss angefangen, zunächst leicht zu regnen. Wenig später sollte es dann bis zum Ziel wie aus Kübeln schütten.

### Am Ziel in Oslo

Nach 20 Stunden und 50 Minuten erreichten wir tiefend nass und vor Kälte schlotternd das Ziel! Fast eine Stunde hatte uns die Reparatur gekostet. Drei unserer Mitradler hatten wir ermuntert, ohne den langen Pannestopp durchzuradeln. Sie blieben unter 20 Stunden Fahrzeit und bewiesen, dass das von der Präsidentin vorgegebene Ziel machbar war.

Der Rest ist schnell erzählt. Wir lagen uns am Ziel – so gegen 3.30 Uhr – alle glücklich in den Armen. Warm duschen, in Decken hüllen, etwas essen und trinken, mehr hatte die große Turnhalle nicht zu bieten. Mehr brauchten wir aber auch nicht, um rundherum glücklich zu sein. Ohne Schlaf haben wir uns am nächsten Tag die geschundenen Füße in Oslo vertreten und im Radio vom Debakel unserer Fußballer gehört. Katrin war etwas trauriger als wir, weil sie im Trikot unserer Nationalmannschaft nicht so richtig zur Geltung kam. Am Schlußtag unseres „Ausfluges“ nach Norwegen haben wir uns noch die Schanzen und das Trainingsgelände Holmenkollen angeschaut. Verena konnte uns viel aus ihrer aktiven Zeit erzählen. Bei dieser Gelegenheit wurde Verena von dem aus Südtirol stammenden Trainer der Biathletinnen Norwegens erkannt; er



**Oben:**

**Auf dem Tandem Verena Bentele**

bat um ein Autogramm. Im fachkundigen Gespräch mit Verena schilderte er uns, wie er die Norwegerinnen, zum Weltmeistertitel führen will: „Laufen können sie alle super, aber das Schießen müssen sie ernster nehmen“.

### Was bleibt?

Auch unser STYRKEPROVEN-Rennen hat gezeigt, was möglich ist, wenn Menschen mit und ohne Handicap miteinander Großes leisten wollen. Dieses Motto der Bäder- und Rehatouren soll allen Menschen Mut machen, zusammen mit Freunden gelegentlich auch an ihre Grenzen zu gehen. Das gemeinsame, inklusive Erleben und die Freude danach sind unbeschreiblich. In diesem Sinne wünschen wir Verena Bentele in ihrer neuen Aufgabe als Präsidentin des großen Sozialverbandes VdK viel Erfolg.

*Hubert Seiter*

## NEUER VORSTAND DES ADFC STUTTGART

Am Mittwoch, den 20. Februar fand die diesjährige Mitgliederversammlung des ADFC Stuttgart im Umweltzentrum bei der ADFC Geschäftsstelle statt. Der Vorstand nutzte die Gelegenheit, die Aktivitäten des vergangenen Jahres und die Planungen zu schildern. Schwerpunkte waren:

- die Verkehrspolitik, die durch den Radentscheid und die Zusammenarbeit mit der Stadt vorangetrieben werden
- das Tourenprogramm, das im vergangenen Jahr viele Mitradler anzog und auch in diesem Jahr wieder bekannte und auch einige neue Touren bietet
- der Medienauftritt des ADFC, der neben Jahresprogramm und Rundbrief die Homepage und den Newsletter umfasst und inzwischen auch durch die schnelleren Medien Facebook und Twitter ergänzt wird.

Neben Bericht und Diskussion weiterer Angebote und Aktivitäten war auch die Situation der Kasse Gegenstand der Mitgliederversammlung.

Dreh- und Angelpunkt der Weiterentwicklung des ADFC Stuttgart ist natürlich das Engagement der Ehrenamtlichen. Das Vorstandsgremium hatte dazu zwei Stellenanzeigen für Interessenten als Tourenleiter/in oder als Pressereferent/In vorbereitet, die auch auf der Homepage des ADFC Stuttgart veröffentlicht sind.



Ein starkes Signal war in diesem Jahr die Vorstandswahl, bei der gleich drei neue Kandidaten als Beisitzer in den Vorstand gewählt wurden. Dieser besteht damit aus Cornelius Gruner als Vorsitzendem, Frank Zühlke als stellvertretendem Vorsitzenden, Norbert Kirsch als Kassenwart und Tobias Willerding, Christoph Hoyer, Dennis Boldt und Susi Ortner als BeisitzerInnen.

Der Vorstand wird auch weiterhin in öffentlichen Sitzungen tagen, so dass Interessenten an der Vereinsarbeit jederzeit willkommen sind.

*Stefan Tumback*



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

Seit mehr als 18 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 2019 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 Login-Bereich. 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 2019. 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> kann man sich kostenlos registrieren. Der Vorjahresteilnehmer kann seine Zugangsdaten vom Vorjahr ohne Neuregistrierung sofort wiedernutzen.



## NACHRUF



Am ersten Advent letzten Jahres starb nach kurzer schwerer Krankheit Siegwart Calmbach. Siegwart hat sich in vielfältiger Weise um den ADFC Stuttgart verdient gemacht. Seine ersten Touren für den ADFC Stuttgart bot er 1990 an. Legendar ist die von ihm kreierte Panoramatour, die seit 1996 jährlich die schönsten Aussichtspunkte am Stuttgarter Kesselrand anfährt. Bis heute ist sie, inzwischen mit neuer Tourenleitung, immer im Programm.

Aber am meisten bleibt eine ganz andere Einrichtung des ADFC Stuttgart mit Siegwarts Namen verbunden: Schon vor etwa zwei Jahrzehnten war er der Meinung, dass es sich für einen Fahrradclub nicht gehört, Mitteilungen auf dem Postweg zu verbreiten. Also scharte er begeisterungsfähige Radler um sich, die bis heute als Kuriere verlässlich unsere Rundbriefe etc. zu ihren Empfängern in allen Ecken von Stuttgart bringen. Wie bei seinen Touren gelang es ihm auch hier, zuverlässig seine Nachfolge zu regeln.

Zuletzt hatte sich Siegwart auch in das Werkstatt-Team eingebracht.

Wir werden Siegwart sehr vermissen.

Cornelius Gruner

# Ein Grabstein auf dem Lastenrad

## Eine spannende Fahrt vom Nordbahnhof nach Degerloch und Vaihingen

Im Herbst 2018 musste ich einen Grabstein und Werkzeug nach Degerloch fahren. Die Reparatur und Reinigung eines Torpfeilers sollten in Vaihingen ausgeführt werden. Ich beschloss, mit dem Lastenrad zu fahren.

Gegen 8 Uhr machte ich mich, den Akku vollgeladen und die Strecke im Kopf, mit rund 120 kg verzurrter Last auf den Weg. Über die Nordbahnhof- und Wolframstraße, durch den mittleren Schlossgarten, vorbei am Staatstheater und Landtag sowie über die Eberhard- und die Tübinger Straße gelangte ich zum Marienplatz. Die Unterstützung durch den E-Motor konnte ich dabei auf niedrigster Stufe halten. Das Lastenrad mit der doch nicht unerheblichen Last ließ sich gut manövrieren.

Da ich über ein Firmenticket der SSB verfüge, hatte ich die Idee, mit der Zahnradbahn nach Degerloch zu fahren. Nach dem Eintreffen der Bahn suchte ich den Fahrer; der saß mit geschlossenen Augen in dem Führerhaus und döste anscheinend. Ich fragte einen Radler, ob ich ein Lastenrad mit der Zahnradbahn transportieren könne. Der Radler antwortete, dass er das nicht wüsste. Plötzlich rief der Fahrer: Ich möge das Lastenrad doch bitte auf den Wagen schieben und ausprobieren, ob das Lastenrad auf den Vorstellwagen passt. Ich entgegnete, dass es bei 50 kg Eigengewicht des Rades und 120 kg Nutzlast nicht möglich sei, eine Probe aufs Exempel zu machen. So holte ich einen Meterstab aus meiner Werkzeugkiste und nahm Maß. Mein Lastenrad ist mit ca. 2,55m länger als der 2,4 m breite Wagen und die für ein Rad vorgesehenen Plätze sind mit ca. 0,6m zu schmal – mein Lastenrad ist 0,7 m breit. Die Schienen zum Abstellen sind zudem für ein beladenes Lastenrad nicht geeignet. Und schließlich musste ich feststellen, dass die Rampe des Bahnsteigs sehr und für eine beladenes Lastenrad definitiv zu steil ist. Also war es nichts mit intermodularer Mobilität.

So entschied ich mich, auf der Hauptroute 1 weiterzufahren. In der Möhringer, Burgstall- und Böblinger Straße musste ich die Unterstützung durch den E-Motor hochschalten. Das Ergebnis war, dass in der Christoph-Belser-Straße von 5 Strichen noch 3 Striche übrig waren. Dann kam ein Schild mit „12% Steigung“, obwohl dies in der Radkarte der Stadt nicht vermerkt ist.

Ich überlegte, den Umweg über Vaihingen zu nehmen, jedoch hätte ich die schwere Last länger transportieren müssen. So fragte ich einen vorbeikommenden Radler nach der Strecke über Sonnenberg. Dieser meinte, die Strecke nach Sonnenberg sei nur kurz ganz steil. Falls es

nicht ginge, könne ich ja umdrehen. Diese Option schied aus, da mein Akku (500 WH) keine Experimente erlaubte. Ich nahm den Weg nach Sonnenberg. Mit der höchsten Unterstützungsstufe lief es zunächst ganz gut – vorbei an tiefen Kanaldeckeln. In der Abraham-Wolf-Straße kam dann die Herausforderung – auch in der höchsten Stufe konnte ich die Kurbel nicht mehr treten.

Ich stieg ab und schob. Das Schieben und das Halten der Balance entpuppten sich aber bei dem Gewicht ebenfalls als unheimlich schwer. So beschloss ich, mitten auf der Straße stehen zu bleiben und zu warten. Da kam ein Taxi. Der Taxifahrer rief, ich solle wegfahren. Ich erwiderte, dass ich Hilfe beim Schieben bräuchte. Der Fahrer stieg aus und half. Die Hälfte der Abraham Wolf-Straße war geschafft. Ich wartete nun nochmals auf Hilfe. Ein Radler kam vorbei und erkannte die Not. So konnte die Last mit vereinten Kräften in die Sonnenbühlstraße geschoben werden. Dort fuhr ich dann über die Laustraße nach links zum neuen Degerlocher Friedhof. Das Rangieren bei der Stadtbahnhaltestelle erwies sich als machbar. Zufrieden konnte ich im Friedhof den Grabstein ausladen und setzen.

Für die Weiterfahrt nach Vaihingen stand jetzt nur noch 1 Strich auf der Akkuanzeige zur Verfügung. Das war etwas beunruhigend. Das Lastenrad hatte zwar immer noch rund 50 kg Nutzlast, ich beschloss jedoch die Unterstützung auszuschalten. Sparen war angesagt!

Über den Höhenrandweg, die Radbrücke, die Haupt- und die Krehlstraße fuhr ich zur Freibadstraße. Die geplanten Reinigungs- und Reparaturarbeiten am Vaihinger Friedhof konnten in aller Ruhe ausgeführt werden.

Zufrieden und entspannt radelte ich auf der Hauptroute 1 zurück. Die Unterstützung hatte ich abgeschaltet. So konnte die eiserne Akkureserve geschont werden.

Der Einsatz mit dem Lastenrad hatte sich gelohnt. Es war für die Arbeiten nur eine Arbeitskraft notwendig, der Lkw konnte für eine andere Arbeit genutzt werden. Die eigentlich vorgesehene Zeit wurde zwar überschritten – Schiebezeit von 20 Minuten –, aber ich stand auch nicht im Stau.

Der ADFC könnte und sollte sich dafür einsetzen, dass sich die SSB auf Lastenräder einstellt, d. h. flache Rampen, größere Wagen und besser informiertes Personal.

*Heinz Blaschke*

# 14. Fahrradaktionstage und RadSternfahrt BW

Am 18. und 19. Mai 2019 dreht sich in Stuttgart wieder alles rund ums Rad.

Am **Samstag, 18. Mai 2019**, wird von 11 bis 19 Uhr im Rahmen der **14. Fahrradaktionstage** der Landeshauptstadt auf dem Schlossplatz ein vielfältiges Programm geboten. Den Besucherinnen und Besuchern werden Informationen über die neuesten Entwicklungen bei Fahrrädern, Tipps zur Verkehrssicherheit, Fahrradservices und Tourenplanung geboten. 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.

Der **ADFC Stuttgart** bietet an diesem Tag zwei Radtouren an:

- Zwei Tourenleiter werden mit Interessierten vom Schlossplatz aus zwei Halbtagestouren (ca. 40 km) anbieten. Gemeinsam treffen sich die Gruppen am Bärenschlössle. Anschließend wird wieder in die Stadt zurückgefahren.
- Schon fast Tradition bei den Fahrradaktionstagen ist Tour **Saturday Bike Fever**. Stuttgart wird dabei bei Nacht mit dem Fahrrad erlebt. Von schönen Aussichtspunkten im Stuttgarter Norden genießen die Teilnehmer das abendliche Panorama der Stadt. Nach einer Rast in einem Biergarten geht es durch die nächtlichen Straßen wieder zurück zum Schlossplatz. Eine funktionierende Lichtanlage ist Voraussetzung für die Teilnahme.



Ab Samstag heißt es auch **ab „aufs Rad“** für eine gute Sache: Stuttgart nimmt zum 3. 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](http://www.stadtradeln.de).

## Der ADFC Stuttgart wird wieder ein Team bilden.

Am **Sonntag, 19. Mai 2019**, kann man auf der **RadSternfahrt 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 „RadSTAR“ der Landeshauptstadt kann man bei einem Fotowettbewerb attraktive Preise gewinnen.

## KIDICAL MASS

2019

CITYRADTOUR FÜR KIDS MIT FAHRRÄDERN UND LAUFRÄDERN

WER SITZT DENN DA AUF DEM FAHRRAD?

DIE STRASSE GEHÖRT EUCH!

**SAMSTAGS UM 14 UHR STUTTGART-FEUERSEE!**  
AM 13.4. 11.5. 15.6. 13.7. 10.8. 14.9. 12.10.

Wir fahren 1h lang ca. 5 km weit quer durch die City, auf den großen Straßen und vielleicht sogar durch Tunnel! Die Polizei begleitet uns und passt auf uns auf. Bringt eure Eltern, Freunde, Tanten und Großeltern mit. Alle dürfen dabei sein, wir fahren langsam. Für mehr Infos über die Kidical Mass und die Strecken besucht unsere Website.

[www.zweirat-stuttgart.de](http://www.zweirat-stuttgart.de)    [kidicalmass@zweirat-stuttgart.de](mailto:kidicalmass@zweirat-stuttgart.de)

Bitte nicht wild plakettieren! Ein Projekt von und Unterstützt von

V.i.a.d.B. Benjamin Feiler  
c/o ADFC Stuttgart  
Rotebühlstraße 86/1  
70176 Stuttgart

## TOURENBERATUNG

### Neues Angebot im ADFC Stuttgart

Sie wollen eine Radtour unternehmen – eintägig oder mehrtägig – und wissen nicht so recht, wie Sie es angehen sollen?

Ab sofort bietet der ADFC Stuttgart eine umfassende Unterstützung bei der Tourenplanung an. Dazu gehört:

- Beratung, was unter welchen Voraussetzungen machbar ist
- Information, wie man mit dem Fahrrad – auch ohne Auto – verreisen kann
- Tipps für schöne Radwege
- Erstellen der Strecke – in der Regel digital, GPX-Track – mit und ohne konkrete Vorgaben des Interessenten
- Beratung bezüglich digitaler Streckenführung – Navigationsgerät, Smartphone
- Beratung bezüglich der Anschaffung notwendiger Karten bzw. Radwegführer
- ggf. Erstellen von Kartenmaterial für eine bestimmte Route
- Beratung hinsichtlich des sinnvollen Equipments für eine Tour und die Beantwortung möglicher weiterer Fragen.

Ziel ist, so gut wie möglich die Voraussetzungen für eine schöne Radtour nach Ihren Vorstellungen zu schaffen.

Die Tourenberatung ist für ADFC-Mitglieder vorläufig kostenlos (außer ggf. Druckkosten). Für Nicht-Mitglieder wird eine Aufwandsentschädigung von 25 € erhoben, die bei Eintritt in den ADFC entfällt.

Interessenten vereinbaren bitte einen Termin,

- entweder im Fahrradbüro, Umweltzentrum, Rotebühlstraße 86/1, 70176 Stuttgart (Öffnungszeiten jeden Mittwoch 17 – 19.30 Uhr)
- oder telefonisch: 0711/6368637
- oder per Mail: [stuttgart@adfc-bw.de](mailto:stuttgart@adfc-bw.de)

Sie können sich auch direkt mit dem Tourenkoordinator des ADFC Stuttgart in Verbindung setzen: Paul-Werner Schreiner, Tel. 0173/8052618, E-Mail: [paul-werner.schreiner@adfc-bw.de](mailto:paul-werner.schreiner@adfc-bw.de)

# Radtourenjahr 2019

Für das Jahr 2019 liegt das Jahresprogramm vor. Es ist wieder gelungen, etwa

- 35 Tages-Touren
- 10 Halbtags-Touren
- 1 Wochenendtour
- 4 Mountainbike-Touren
- 3 Familientouren und
- 10 Stadtteiltouren

zusammenzustellen. Ab 2019 wird bei den Tagestouren nicht nur an jedem ersten Mittwoch (von Mai bis November), sondern auch an jedem vierten Mittwoch (von April bis September) eine Tour angeboten. Die traditionellen Abendtouren in Vaihingen, Cannstatt und Zuffenhausen finden weiterhin statt.

Dazu kommen zahlreiche Informationsveranstaltungen, ein Bilderabend und anderes mehr.

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\\_2019.pdf](https://www.adfc-bw.de/fileadmin/dateien/Gliederungen/KV_Stuttgart/Texte/Programme/ADFC_Stuttgart_Jahresprogramm_2019.pdf). Die Touren sowie die weiteren Veranstaltungen sind auch online unter [https://www.adfc-tour.de/index.php?mandant\\_id=34](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 2019 ist das Wochenende 18./19. Mai 2019. Am 18. Mai finden die Fahrradaktionstage auf dem Schlossplatz statt. Der ADFC wird mit einem Stand vertreten sein.

Der ADFC Stuttgart bietet an diesem Tag an, mit Start am Schlossplatz in zwei Gruppen so zu fahren, dass man sich im

Biergarten am Bärenschlössle trifft. 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](http://www.radsternfahrt-bw.de) und [www.facebook.com/ADFC.BW/](http://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 zu treten. Das bedeutet, dass der ADFC bei den Tourenleitern stets auf Nachwuchs angewiesen ist.

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, [paul-werner.schreiner@adfc-bw.de](mailto:paul-werner.schreiner@adfc-bw.de)).

*Paul-Werner Schreiner, Tourenkoordinator ADFC Stuttgart*



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

Anschrift: Umweltzentrum  
Rotebühlstraße 86/1,  
70178 Stuttgart

Telefon: 0711 6368637, 0152  
07269031

### Öffnungszeiten und Schließung

Mittwoch 17 bis 19.30 Uhr  
Ferien 16.12.2019–7.1.2020



[www.DieSpeiche.com](http://www.DieSpeiche.com)

Fahrradfachgeschäft

[www.DieSpeiche.com](http://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](mailto: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



# ADFC-Rennradtouren 2019

## Ausfahrten mit dem Rennrad

Der ADFC-Kreisverband Stuttgart bietet während der Radsaison viele Radtouren an. Fast jeder kann Touren entsprechend des eigenen Fahrvermögens finden. Rennradfahrer gehen dabei leider leer aus. Das soll sich ab dieser Saison ändern.

Ziel sind schöne Touren bei gutem Wetter. Sportlichkeit soll nicht zu kurz kommen. Jedoch sind keine Rennen vorgesehen (Geschwindigkeit 20–25 km/h).

Leider, oder vielleicht auch zum Glück, kann man Wetter nicht planen. Deshalb werden die Ausfahrten kurzfristig ausgeschrieben. Hierzu wurde diese Umfrage in Doodle eingerichtet:

<https://doodle.com/poll/q843s5duy7d93ddh>

**Und so funktioniert es:** Bei verheißungsvollem Wetter werden die Tourdaten in die Umfrage eingepflegt (Datum, Uhrzeit, Startpunkt, Ziel, Länge, ...).

Interessierte können sich über den Link informieren, ob ein Angebot vorliegt. Wer sich in der Umfrage mit Namen einträgt, kann nach dem Senden entscheiden, Updates zu abonnieren oder auch nicht.

Wer seine Mailadresse an [dieter.schmitz@adfc-bw.de](mailto:dieter.schmitz@adfc-bw.de) schickt, kann sich ebenfalls über ein neues Angebot benachrichtigen lassen.

Grundsätzlich kann eine geplante Tour noch bis zum Vorabend 20 Uhr abgesagt werden.

Also, los geht's.

Dieter Schmitz

## FÖRDERMITGLIEDER

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

|                                   |   |                        |                  |
|-----------------------------------|---|------------------------|------------------|
| <b>Die Speiche</b>                | Robert-Leicht-Straße 2  | Stuttgart-Vaihingen    | 0711 735 17 64   |
| <b>e-bike schahl OHG</b>          | Schubartstr. 16–18  | Stuttgart-Ost          | 0711 286 50 12   |
| <b>Heinz Blaschke, Steinmetz</b>  | Eckartstr. 4 (am Pragfriedhof)  | Stuttgart-Nord         | 0711 2569998     |
| <b>Hyggelig Bikes</b>             | Lilienthalstraße 7  | Stuttgart-West         |                  |
| <b>Neue Arbeit (Radstation)</b>   | An den Bahnhöfen S-Vaihingen, S-Möhringen, S-Bad Cannstatt, S-Feuerbach |                        | 0711 997 61 79   |
| <b>Rad und Reisen</b>             | Arnoldstraße 1  | Stuttgart-Mühlhausen   | 0711 53 21 27    |
| <b>Rad und Tat</b>                | Gäuweg 1  | Stuttgart-Zuffenhausen | 0711 80 89 35    |
| <b>Radsport Wolbold</b>           | Riederstraße 8  | Stuttgart-Lederberg    | 0711 42 72 89    |
| <b>rent a bike Andreas Straub</b> | Verleih: verschiedene Orte  |                        | 0711 42 07 08 33 |
| <b>Sport+Ski Laich</b>            | Vaihinger Markt 8   | Stuttgart-Vaihingen    |                  |
| <b>Stadtrad</b>                   | Gutenbergstraße 45A   | Stuttgart-West         | 0711 656 71 99   |
| <b>Stromrad</b>                   | Olgastraße 43   | Stuttgart-Mitte        | 0711 31 95 37 71 |
| <b>Transvelo</b>                  | Strohberg 7–9   | Stuttgart-Süd          | 0711 649 21 53   |
| <b>Zweirad Walz</b>               | Steinbrunnenstraße 30–32  | Stuttgart-Möhringen    | 0711 16160-33    |

### IMPRESSUM

Der Stuttgarter Rad-Rundbrief (SRR) ist die kostenlose Zeitung des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs, Kreisverband Stuttgart. Sie wird an Mitglieder verteilt und liegt im Einzelhandel sowie weiteren öffentlichen Auslagestellen aus. Der SRR erscheint im 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](http://www.adfc-bw.de/stuttgart)

**Redaktion**  
 Cornelius Gruner, Günter Heimbach, Paul-Werner Schreiner, Frank Zühlke u. a.

**Verantwortlicher Redakteur**  
 Cornelius Gruner (ViSdP), [cornelius.gruner@adfc-bw.de](mailto:cornelius.gruner@adfc-bw.de)

**Layout** Simona von Werder

**Redaktionsschluss** für den Herbstrundbrief  
 10. August 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** Gebr. Knöllner GmbH & Co KG, Stuttgart

**Auflage** 3.500 Stück

# TERMINE

## April

- Mi 3.4. Radcodierung im Fahrradbüro  
 Fr 5.4. Fahrradreparaturkurs  
 Sa 6.4. Radflohmarkt Zuffenhausen  
 Sa 6.4. Safe-on-eBike – „Aufladen, aufsatteln und mit Stil abfahren!“  
 So 7.4. Familien-Schraubertour Schönbuch (FT)  
 So 7.4. Stuttgarter Panoramatur (2)  
 Mi 10.4. Safe-on-eBike – „Aufladen, aufsatteln und mit Stil abfahren!“  
 Mi 10.4. Schaltsysteme am Fahrrad  
 Sa 13.4. Safe on eBike – „Aufladen, aufsatteln und mit Stil abfahren!“  
 So 14.4. Tübingen–Rottenburg–Bodelshausen–Tübingen (3)  
 Di 16.4. Safe on eBike – „Aufladen, aufsatteln und mit Stil abfahren!“  
 Mi 17.4. Stammtisch für Mitglieder und Interessierte  
 Do 18.4. Safe on eBike – „Aufladen, aufsatteln und mit Stil abfahren!“  
 Mi 24.4. Württemberger Weinradweg 1 (2)  
 Sa 27.4. Stadtteiltour Bad Cannstatt (1)  
 So 28.4. Bissingen – Rothenacker – Schellenhof (2)

## Mai/Juni

- Mi 1.5. Sonnenaufgang auf dem Birkenkopf (2)  
 Mi 1.5. Mittwochstour im Mai (2)  
 Sa 4.5. Stadtteiltour Stuttgart-Ost (2)  
 So 5.4. Glems-Enz-Neckar-Tour (3)  
 Sa 11.5. Fahrradreparaturkurs  
 Sa 11.5. Stadtteiltour Stuttgart Süd und Killesberg (2)  
 Sa 11.5. Mountainbiken – über Stock und Stein für Einsteiger  
 So 12.5. Stadtteiltour Zuffenhausen/Stammheim (1)  
 So 12.5. Durch den Schönbuch ins Ammertal (2)  
 Di 14.5. Safe on eBike – „Aufladen, aufsatteln und mit Stil abfahren!“  
 Mi 15.5. Stammtisch für Mitglieder und Interessierte  
 Mi 15.5. Ride of Silence 2019  
 Sa 18.5. Safe on eBike – „Aufladen, aufsatteln und mit Stil abfahren!“  
 Sa 18.5. Touren an den Fahrradaktionstagen  
 1. Entlang der Glems zum Bärenschlössle (2)  
 2. Schlösschen-Tour (2)  
 Sa 18.5. Stadtteiltour Botnang (2)  
 Sa 18.5. Saturday Bike Fever (2)  
 So 19.5. RadSternfahrt Baden-Württemberg 2019  
 Mi 22.5. Württemberger Weinradweg 2 (2)  
 Sa 25.5. Thementour „Natursteine in Stuttgart“ (1)  
 Sa 25.5. Mountainbiken – über Stock und Stein. Anspruchsvoll  
 Sa 25.5. Radwege unter der Lupe (1)  
 So 26.5. Kocher – Bühler – Kocher (3)  
 Do 30.5. Vom Neckar über die Fils zur Voralb (2)  
 Sa 1.6. Stadtteiltour HeuRiedBuch (1)  
 So 2.6. Stuttgart Alpin Grande (4)  
 Mi 5.6. Mittwochstour im Juni (2)  
 Mi 12.6. Radcodierung im Fahrradbüro  
 Sa 15.6. Fahrradreparaturkurs – Technikkurs  
 Sa 15.6. Stadtteiltour Stuttgarter Nordwesten (2)  
 So 16.9. Radelthon XL (3)  
 Mi 19.6. Stammtisch für Mitglieder und Interessierte  
 Do 20.6. Zum Wasserschloss Glatt (3)  
 So 23.6. Kirchheim – Gruorn – Metzingen (2)  
 Mi 26.6. Württemberger Weinradweg 3 (3)  
 Sa 29.6. Fahrradreparaturkurs  
 Sa 29.6. Stadtteiltour Wangen, Hedelfingen und Obertürkheim (1)  
 Sa 29.6. Stadtteiltour Möhringen – Vaihingen (1)  
 So 30.6. Auf dem Höhenwanderweg „Rössle“ um Stuttgart (3)

## Juli/August/September

- Mi 3.7. Mittwochstour im Juli (2)  
 So 7.7. Familientour Wildkatzenwelt und Badespaß im Naturpark Stromberg (FT)  
 So 7.7. Zubringertour zu den Heimattagen Winnenden (2)  
 So 7.7. Sachsenheim – Heidelberg (2)  
 Mi 10.7. ADFC-Infoabend  
 So 14.7. Rems-ab mit Kind und Kegel (FT)  
 So 14.7. Von Herrenberg durch das Nagoldtal nach Weil der Stadt (3)  
 Mi 17.7. Stammtisch für Mitglieder und Interessierte  
 So 21.7. Glems-Würm-Enz-Tour (3)  
 Mi 24.7. Württemberger Weinradweg 4 (2)  
 Sa 27.7. Sommernachmittag – nach Esslingen (1)  
 So 28.7. Auf den Spuren des Königshauses Württembergs (2)  
 So 4.8. Albraufroute – Idylle, Natur & Erlebnis (2)  
 Mi 7.8. Mittwochstour im August (2)  
 So 11.8. Durch den Welzheimer Wald (2)  
 Sa 17.8. Stadtteiltour untere Neckarvororte (2)  
 So 18.8. Würm und Enz (2)  
 Mi 21.8. Stammtisch für Mitglieder und Interessierte  
 Sa 24.8.– Wochenende in Hohenlohe  
 So 25.8. Backnang-Vellberg, Vellberg-Gaildorf (2)  
 Mi 28.8. Württemberger Weinradweg 5 (3)  
 So 1.9. Rundkurs durch Hohenlohe (3)  
 Mi 4.9. Mittwochstour im September (2)  
 Mi 4.9. Radcodierung im Fahrradbüro  
 Sa 7.9.–Tour de Hohenlohe  
 So 8.9. 2 Erlebnistouren durch Hohenlohe (2)  
 So 8.9. Wald und Reben (2)  
 So 8.9. Stuttgart Alpin Grande (4)  
 Sa 14.9. Mountainbiken – über Stock und Stein für Einsteiger  
 So 15.9. Aussichtspunkte und -türme in und bei Stuttgart (2)  
 Mi 18.9. Stammtisch für Mitglieder und Interessierte  
 So 22.9. Von Plochingen zum Fuß der Schwäbischen Alb (2)  
 Mi 25.9. Württemberger Weinradweg 6 (2)  
 Sa 28.9. Zum Backofenfest nach Wackershofen (3)  
 Sa 28.9. Mountainbiken – über Stock und Stein. Anspruchsvoll  
 So 29.9. Glems-Würm-Siebenmühlen-Tour (3)

**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 HGW seit 1891



Mitglied der Innung  
des Deutschen  
Steinmetz- und Stein-  
bildhauer-Handwerks

## 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

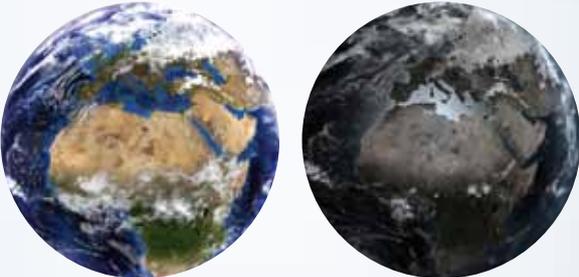


Hergestellt in Deutschland,  
daher ohne Kinderarbeit



Fahrradfreundlicher  
Betrieb mit sicheren  
Stellplätzen

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

#ch  se

ERFAHRUNG • ZUMETENZ  
10  
JAHRE  
LEIDENSCHAFT • KOMPETENZ

**Verkauf.**  
**Verleih. Service.**

 **Stromrad**<sup>®</sup>

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

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