

Stuttgarter RadRundbrief

Auf zum Infostand ...



Foto: © Dennis Boldt (ADFC Stuttgart)

Verkehrspolitik:

Autoverkehr reduzieren – durch modale Filter

Radtouren:

Zillertal 4.0 oder die Windelbomber-Tour



Mitglied werden...? www.adfc.de/sei-dabei

 **BOSCH**

eBike
Expert 

BOSCH eBike Expert



Fahrräder Service Zubehör

www.transvelo.de



TRANSVELO

Reutlingen

Kaiserstraße 52

Tel. 07121 47 07 26

Mo-Fr: 9.30 - 19.00 Uhr

Sa: 9.30 - 16.00 Uhr

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

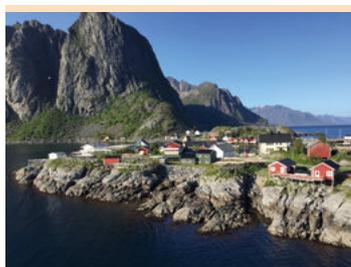
INHALT

STUTTGART



- 4 Neues aus Stuttgart
- 6 Autoverkehr reduzieren durch modale Filter
- 8 ADFC-Jahresrückblick

TOUREN



- 10 Schubart-Radweg an sechs Tagen
- 11 Und wochenends durchs Hohenlohe
- 12 Zillertal 4.0 oder die Windelbomber-Tour
- 14 Auf Nordwegen nach Süden

VERMISCHTES



- 18 Tourenberatung
- 19 Brückencafé: Danke, dass du Rad fährst
- 20 Jugendfahrradfestival Süd
- 21 Rückblick auf das Radtourenjahr 2019/ MdrZA in Baden-Württemberg
- 22 Fahrradaktionstage: Startschuss zum STADTRADELN 2020 – die 13. Runde/ Fördermitglieder/Impressum
- 23 Termine

Liebe Leserinnen,
liebe Leser!

Es geht voran oder?

Die Straßenverkehrsordnung hat Änderungen erfahren und ist dadurch deutlich fahrradfreundlicher geworden – auch wenn noch Wünsche offen bleiben, wie z. B. generelles Tempo 30 in den Innenstädten. Und die Stadt Stuttgart nimmt künftig richtig viel Geld für den Radverkehr in die Hand. Immer noch pro Kopf deutlich weniger als z. B. Kopenhagen oder Utrecht, aber im bundesdeutschen Vergleich muss sich Stuttgart nicht mehr verstecken.

Bekanntlich macht Geld allein nicht glücklich. Und so müssen wir uns in Geduld üben: Zwar ist jetzt viel Geld für Personal eingestellt, um Planung und Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen zu beschleunigen. Aber die Stellen müssen ausgeschrieben, die richtigen Leute erst gefunden und eingearbeitet werden. Das dauert – besonders das Finden. Selbst der Umdenkungsprozess innerhalb der Stadtverwaltung von der auto- zur menschengerechten Verkehrsplanung benötigt – leider – seine Zeit.

Ganz offen ist auch noch die Frage, wie man mit Radverkehrsanlagen aus der Vergangenheit umgeht, die sich im Laufe der Jahre als gründlich misslungen herausgestellt haben. So z. B. in Kaltental.

Der ADFC ist dabei, die Prozesse zu verfolgen und sie, soweit es uns möglich ist, zu beschleunigen. Es wird jedoch sicher noch viel Wasser den Nesenbach runterfließen, bis deutliche Verbesserungen sichtbar werden – leider. Wir bleiben dran.

Cornelius Gruner



» Neue Rampe beim Hauptbahnhof:

Die Vorbeifahrt am Hauptbahnhof ist weiterhin problematisch: Die Taxispur wird mitbenutzt, sie ist aber sehr schmal. Dazu queren Fußgänger, und am Ende geht's auf den Gehweg – die Bordsteinabsenkung ist extrem oft mit Kfz zugestellt. Aber jetzt kommt eine Verbesserung: Man muss nicht mehr ums Eck bis zum früheren Taxen-Rondell, um dann eine schmale, kurvige Rampe in den Schlossgarten hinab zu fahren. Es gibt jetzt eine breite Rampe direkt von der Ecke Richtung Ferdinand-Leitner-Steg. Am Ende muss allerdings noch eine Baustellenzufahrt gequert werden. Was hier die Bordsteine sollen, kann mir keiner erklären – ich würde das als reine Schikane bezeichnen.

» Rosensteinsteg wieder befahrbar:

Nach langer Sperrung sind die Stege zwischen dem Leuze-Brunnen und dem Rosensteinpark wieder bege- und befahrbar. Genau genommen sind sie jetzt erstmals befahrbar, denn früher waren sie ein reiner Gehweg. Die Geländer sind jetzt höher als damals, daher sind die Stege jetzt als Geh- und Radweg ausgewiesen. Allerdings konnte der Bereich zwischen den Stegen noch nicht fertiggestellt werden, so dass sie wohl bald nochmals gesperrt werden müssen.



» Erste Fahrrad-Sammelgarage eröffnet:

Vor einiger Zeit forderten wir – das Radforum und schließlich der Gemeinderat – die Stadt möge für die Bewohner von Altbauten Fahrradgaragen in Wohngebieten bereitstellen. Ein gutes Fahrrad, insbesondere ein Pedelec, ist schließlich zu schwer für die Kellertreppe und zu wertvoll für die Straßlaterne; das dürfte viele Innenstadtbewohner vom Radfahren abhalten. Nun stellte die Stadt zwei Prototypen auf. Allerdings nicht in einem Wohngebiet, sondern unter der Paulinenbrücke. Ob es hier – neben einem Einkaufszentrum, aber nicht besonders nah am ÖPNV gelegen – viel Nachfrage geben wird, ist offen. Später sollen Anlagen beim Hauptbahnhof (wo nach wie vor eine richtige Fahrradstation vermisst wird) folgen. Erst dann ist vorgesehen, sie tatsächlich in den dicht bewohnten Gebieten aufzustellen – zum Beispiel im Westen. Die zweistöckigen Anlagen kommen bei den Bezirksbeiräten vor allem wegen der Optik nicht gut an. Es wird daher wohl auch einstöckige Anlagen geben, was zudem nutzerfreundlicher ist. Was leider fehlt, ist eine Möglichkeit, auch Lastenräder einzustellen.



Von oben nach unten:

Neue Rampe beim Hauptbahnhof. Aber drum herum ist noch viel zu verbessern.

Jetzt Geh- und Radweg: Der wieder eröffnete Rosensteinsteg. Fahrrad-Sammelgarage unter der Paulinenbrücke.

»» Tempo 30 in der Unterländer Straße:

Die Unterländer Straße ist so etwas wie die Königstraße Zuffenhausens. Man kann sich eigentlich gar nicht vorstellen, dort mit einem Auto mit 50 km/h durchzufahren. Erst im letzten Herbst wurde dort Tempo 30 eingeführt, was natürlich eine deutliche Verbesserung darstellt. Allerdings ist für solche Straßen eher eine Tempo-20-Zone passend, auch verkehrsberuhigter Geschäftsbereich genannt. Wirklich angemessen wäre es, die Straße autofrei zu gestalten. Nicht vorstellbar? Das haben bezüglich der Königstraße vor einigen Jahrzehnten auch viele gedacht ...

»» Fahrrad-Reparatursäulen:

Nach langem Hickhack mit der Stadtverwaltung konnte unter der B 10/27 nahe der Unterländer Straße in Zuffenhausen eine Reparatursäule aufgestellt werden. Man kann sein Fahrrad aufpumpen oder zum Reparieren hoch hängen. Werkzeug ist auch da, natürlich gut befestigt. Im Kreis Göppingen gibt es sehr viele solche Stationen – der dortige ADFC rennt bei den Städten und Gemeinden offene Türen ein. Nicht so in Stuttgart. Es wurde uns ein Gestattungsvertrag vorgelegt, der uns alle möglichen Haftungsrisiken auferlegt hätte. Erst durch die Idee, dass die Sponsoren die Säule der Stadt schenken, kam Bewegung in die Sache. An anderer Stelle ging es anscheinend schneller. In der Eberhardstraße stellte die Stadt eine ähnliche Säule der RadKULTUR Baden-Württemberg in Eigenregie auf, auch an manchen Schulen gibt es sie. Sie sind jedoch kleiner, eine Möglichkeit zum Aufhängen des Fahrrads besteht nicht. Schon etwas länger besteht eine Reparatursäule unter der Paulinenbrücke, die aber für vorbeikommende Radfahrer kaum sichtbar ist. Sie wurde vom Verein „StadtLücken“ aufgestellt, die diesen Bereich für einige Zeit mit vielen Aktionen belebte.

Frank Zühlke

Von oben nach unten:

In der Unterländer Straße gilt jetzt Tempo 30.

Die Reparatursäule in Zuffenhausen.

Die kleine Reparatursäule in der Eberhardstraße.



5% Preisnachlass
für alle ADFC - Mitglieder *

WALZ **ZWEIRAD**
OHG

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

*ausgenommen reduzierte Ware, Bücher und Zeitschriften

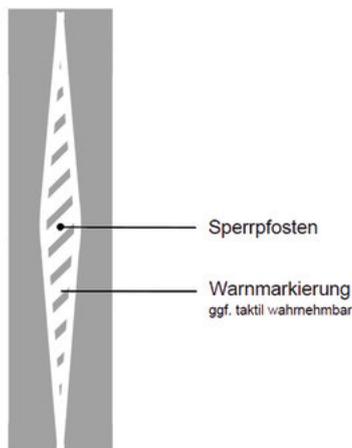
Autoverkehr reduzieren – durch modale Filter

Wie sorgt man für weniger Autoverkehr? Indem man den Autos überall kurze Wege anbietet, damit sie möglichst schnell wieder von der Straße weg sind? O nein, das macht das Autofahren nur noch attraktiver! Das Gegenteil ist richtig: Man darf den Autos ruhig Umwege zumuten, ihnen die direkten Routen sogar verwehren. Das erreicht man mit „modalen Filtern“. Das sind verkehrsplanerische und infrastrukturelle Elemente, die das Ziel haben, unerwünschte Verkehrsarten herauszufiltern, während den erwünschten Verkehrsarten der Durchgang ermöglicht wird. Klingt kompliziert? Je nach „Modus“ (zu Fuß, per Rad, im Auto oder im ÖV), in dem man unterwegs ist, kann man einen modalen Filter passieren oder eben nicht. Poller zum Beispiel sind modale Filter. Die sind auf Radwegen zwar von vielen RadfahrerInnen verhasst, können aber auch gute Dienste leisten.

Über Poller und einfache Sperren

Poller auf Radwegen sind oft unnötig, lästig, ja gefährlich. Das gilt zum Beispiel am Neckartal-Radweg bei Mühlhausen, wo man von Münster kommend vor der Hofener Brücke auf einem schmalen Weg fährt. Auch ohne diese Poller würden sich vermutlich so gut wie nie AutofahrerInnen auf diesen Weg verirren. Solche Poller können für Radfahrende zum gefährlichen Hindernis werden; etwa für die hinteren Fahrer in Gruppen, denen die vorderen die Sicht verdecken, oder wenn man in ein Gespräch vertieft ist.

Anderswo können Poller für den Radverkehr höchst wichtig sein. In der Vogelsangstraße im Stuttgarter Westen zum Beispiel wird so dafür gesorgt, dass der Durchgangs-Autoverkehr draußen bleibt – und als Radfahrer hat man meist seine Ruhe. Ähnlich am Lukasplatz im Osten. Allerdings könnten auch diese Poller auffälliger markiert werden, damit sie niemand übersieht. Erforderlich ist sowohl, dass der Poller farblich auffällig und reflektierend ist, als auch eine Bodenmarkierung, die auf das Hindernis hinweist.



Links:

Laut Musterlösungen für das RadNETZ Baden-Württemberg sollten Warnmarkierungen an Pollern so aussehen. Länge je Seite: Mindestens fünf Meter.

Ein anderes Beispiel für einen modalen Filter ist die Sperre an der Tübinger Straße/Feinstraße, wo ein ganzer Bereich in der Straßenmitte abgesperrt ist. Auch hier wird die Undurchlässigkeit für Kfz durch eine Engstelle für die Radfahrenden erkaufte. Auch Diagonalsperren an Kreuzungen sind eine Möglichkeit, Durchgangsverkehr abzuwehren. Vorteil ist, dass dann weiterhin jeder Bereich etwa für Müllfahrzeuge erreichbar ist, ohne dass Poller herausgenommen werden müssen.

Schließlich gibt es noch versenkbare Poller, wie es zum Beispiel zwischen Uhlbach und Rüdern geplant ist. Damit ist es möglich, öffentliche Verkehrsmittel, Rettungsdienste oder andere berechnigte Personen mittels Transponder o.ä. durchzulassen, aber dennoch die allermeisten Kfz auszuschließen. Ein solcher Poller ist zum Beispiel an der Alten Weinsteige dringend erforderlich. Immerhin wurden im aktuellen Haushalt Mittel für solche Einrichtungen bereitgestellt.



Rechts von oben nach unten:

Modaler Filter Tübinger Straße/Feinstraße.

Diagonalsperre in Esslingen

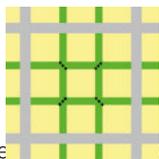
Modale Filter mit System: „Superblock“

Natürlich kann man modale Filter immer dort platzieren, wo gerade ein Problem mit Durchgangsverkehr besteht. Man kann aber auch mit System vorgehen und ausschließen, dass der Kfz-Verkehr in Nebenstraßen verlagert wird. Dies geschieht zum Beispiel, wenn man sogenannte Superblocks einrichtet: autoverkehrsberuhigte Einheiten aus mehreren Häuserblöcken.

Im Grunde genommen haben wir in Stuttgart aufgrund der Tempo-30-Zonen bereits ein ausgeprägtes System von Haupt- und Nebenstraßen, in welchem die Nebenstraßen vergleichsweise ruhig sind. Es gibt aber durchaus Verbesserungspotenzial. So wird den Autofahrern von manchen Navigationsgeräten wohl häufig die sonst ruhige Augustenstraße anstelle der Rotebühlstraße vorgeschlagen. Würde man im Bereich zwischen Rotebühl-, Reinsburg-, Schwab- und Silberburgstraße einen Superblock einrichten und einen zweiten westlich der Schwabstraße, wäre das Problem gelöst.

Bekannt für Superblocks ist die Stadt Barcelona. Standard sind drei mal drei quadratische Häuserblöcke, dann bestehen vier innere Kreuzungen. Wenn man diese jeweils so mit einer Diagonalsperre ausstattet, dass Kfz nur noch in Schleifenform fahren können, ist der Durchgangs-Autoverkehr draußen. Das Konzept ist auch auf andere Blockgrößen mit unregelmäßigem Straßennetz anwendbar; dann sind eben nicht alle modalen Filter Diagonalsperren.

Superblock: So sieht das Standardkonzept für drei mal drei Häuserblöcke aus.



In der Augustenstraße zum Beispiel könnte an der Kreuzung eine Diagonalsperre einrichten, so dass sich die Richtungen der Sperre abwechseln. Großteils entstehen dann Schleifen. An Schwab- und Silberburgstraße verbleiben auch Bereiche, in denen der Superblock mit nur einem Mal abbiegen befahren werden kann. Als weiteres Instrument kann dort Einbahnverkehr (Rad frei) angeordnet werden, damit die Straßen möglichst nicht genutzt werden, um eine Ampelkreuzung zu umgehen. Man kann Einbahnstraßen auch einrichten, um Verkehrsfläche für andere Zwecke nutzen zu können; zum Beispiel für Bäume, Aufenthaltsflächen oder Spielgeräte.

Natürlich kann man in Superblocks auch Rad fahren, Räder kommen ja an den modalen Filtern vorbei. Man sollte aber nicht davon ausgehen, dass das die superschnellen Radstrecken sein werden – hier hat eher die Aufenthaltsqualität Priorität. Die schnellen Radrouten sollten daher in der Regel außerhalb der Superblocks eingerichtet werden. Im obigen Beispiel mit der Augustenstraße wäre das am ehesten die Reinsburgstraße. Sie hat gegenüber der Augustenstraße ohnehin den Vorteil der besseren Anbindung, sowohl oben als auch unten. Der Autoverkehr

sollte dementsprechend in der Rotebühlstraße gebündelt werden.

Mancherorts kann mit wenigen modalen Filtern relativ viel erreicht werden. In Vaihingen kann man den ganzen Teil südwestlich von Robert-Koch- und Hauptstraße beruhigen, wenn man drei modale Filter einbaut: Eine Abpollerung an der Gründgenstraße am Ortsrand, eine weitere an der Krehlstraße auf Höhe der Seen und eine Diagonalsperre an der Kreuzung Vollmoeller-/Freibad-/Ackermannstraße.

Die Gemeinde Houten – ein „Riesen-Superblock“

Die niederländische Gemeinde Houten mit ca. 50.000 Einwohnern wurde als Pendlerstadt nahe Utrecht am Reißbrett entworfen. Die Mitte mit dem Bahnhof ist autofrei und drumherum ist die Stadt in Sektoren aufgeteilt, von denen aus man per Auto jeweils nur zur Ringstraße fahren kann, aber nicht direkt von Sektor zu Sektor. Damit gibt es null Durchgangsverkehr und das Auto ist als innerörtliches Verkehrsmittel so unattraktiv, dass es kaum genutzt wird. Später wurde die Stadt im Süden erweitert, hier gilt dasselbe Prinzip.

Natürlich ist dieses Modell nicht ohne weiteres auf Stuttgart übertragbar. Wir haben keine Ringstraße und wollen (vermutlich mehrheitlich) auch keine bauen. Es gibt aber Teilbereiche, in denen es anders aussieht. Vaihingen (ohne Universität und Schranne) liegt in einem Dreieck A8/A831-B14/Nord-Süd-Straße. Für einen solchen Stadtbezirk passt auch die Größenordnung eher als für die Gesamtstadt. Es bestehen die Anschlüsse Haupt-, Zuse-, Möhringer Landstraße und Industriestraße. Denkbar ist, die Ortsmitte um den Schillerplatz autofrei zu gestalten, den Bereich innerhalb des Dreiecks in vier Sektoren aufzuteilen und die Zufahrten in die Sektoren ausschließlich über die genannten Anschlüsse zu ermöglichen. Man kann zudem prüfen, ob es sinnvoll ist, auch noch den Bereich an der Universität abzutrennen, so dass die Verbindung nur noch über die B 14 funktioniert. Ähnlich ist es mit den anderen Straßen, die das Dreieck ohne Anschluss queren.

Was ist mit den Gehbehinderten? Man kann einige der modalen Filter als versenkbare Poller ausführen und die InhaberInnen eines Behindertenausweises mit Transpondern ausstatten.

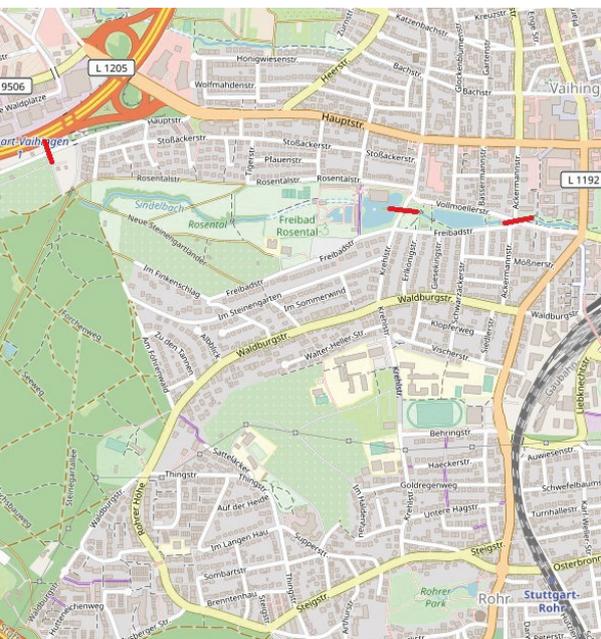
Die Sache hat noch einen bürokratischen Haken: In der Ortsmitte Vaihingens kreuzen sich zwei Landesstraßen. So lange dies so ist, wird man die Ortsmitte nicht autofrei gestalten können. Andererseits ist die Nord-Süd-Straße keine Landes- und auch keine Kreisstraße. Man müsste hier zuerst mit dem Land eine Art „Tausch“ vereinbaren – was sicher nicht einfach, aber auch nicht unmöglich ist. Derweil lassen sich schon einmal Teile des Konzeptes umsetzen, wie etwa die drei weiter oben genannten modalen Filter.

Und die anderen Stadtbezirke? Man könnte sich im Westen und im westlichen Norden zum Beispiel vorstellen, das Modell zwischen Rotebühl-/Rotenwaldstraße, Am Kräherwald und der Heilbronner Straße umzusetzen, mit dem Hölderlinplatz als dann autofreie Mitte. In Sillenbuch kann das Modell eher nicht umgesetzt werden, da eine Landesstraße mitten hindurch führt, für die es keine Alternative gibt. Hier geht nur, den Durchgangsverkehr so stadtverträglich wie nur möglich hindurchzuleiten – mit Tempo 30, im Kern besser 20, aber definitiv nicht mit 50 wie heute – und die Nebenstraßen vor Ausweichverkehr zu schützen. Ansonsten muss eben Stadtbezirk für Stadtbezirk geprüft werden, was möglich ist.

Frank Zühlke

Links:

Der Südwesten von Vaihingen: Drei modale Filter (rote Linien) würden genügen, den Durchgangsverkehr aus den Nebenstraßen herauszuhalten. Karte: Open Street Map



ADFC-Jahresrückblick 2019

Das Jahr 2019 war für den ADFC Stuttgart sehr ereignisreich.

Hier findet ihr eine Zusammenfassung der wichtigsten Aktionen 2019 als Folien aus der Präsentation der ADFC-Mitgliederversammlung am 26. Februar 2019.

21.2.2019: Zielbeschluss Radverkehr

- Radentscheid Stuttgart rechtlich unzulässig aber dennoch erfolgreich
- Stuttgarter Gemeinderat beschließt Zielbeschluss zum Radverkehr



© Radentscheid Stuttgart

23.3.2019: Fahrradbasar Mühlhausen

- 207 Fahrräder angeboten, 123 Fahrräder verkauft



© ADFC Stuttgart

19.5.2019: Sternfahrt

- Wegen schlechtem Wetter weniger Teilnehmer als im Vorjahr



© ADFC BaWü

19.5.2019: Fahrradbasar Innenstadt

- Fast 60 Fahrräder angeboten, 24 Fahrräder verkauft



© ADFC BaWü

14.7.2019: #mehrPlatzfürsRad auf B14

- ADFC Stuttgart fordert beidseitig Radwege an der B14 im Rahmen des geplanten Umbaus



© ADFC Stuttgart

14.8.2019: Poolnudel-Aktion

- ADFC Stuttgart macht eine Aktion für 1,5 Meter Überholabstand



© ADFC Stuttgart

14. 9. 2019: 200 km zur IAA-Sternfahrt

- ADFC Stuttgart startet Sternfahrt um 0 Uhr in Stuttgart-Vaihingen



© ADFC Stuttgart

22. 9. 2019: Autofreier Sonntag auf Theo

- ADFC Stuttgart fordert beidseitig Radwege an der Theo
- OB Kuhn besucht unseren Infostand



© ADFC Stuttgart

22. 10. 2019: Unterausschuss Mobilität

- Unterausschuss Mobilität tagt zum ersten Mal zum Thema Radverkehr
- Ausschuss ist einer der Beschlüsse des Zielbeschlusses Radverkehr
- ADFC Stuttgart hat einen Sitz, Außerdem vertreten: Radentscheid, Zweirat, Radforum, Naturfreunde, VCD

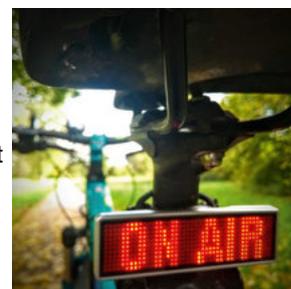
© Wikipedia:
<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Schmohl1.jpg>



© ADFC Stuttgart

1. 12. 2019: ADFC Podcast startet

- Podcast rund um das Radfahren in und um Stuttgart
- Derzeit eine Folge im Monat
- Reinhören unter <https://anchor.fm/radleben-stuttgart>



© ADFC Stuttgart

6. 12. 2019: Lichtaktion mit Polizei

- Fahrradlichtaktion in Kombination mit der Polizei Stuttgart und Stadt Stuttgart vor der Oper
- ADFC bringt Wand mit, um korrekte Scheinwerferhöhe einzustellen



© ADFC Stuttgart

17. 12. 2019: 1 Million an der KK-Brücke

- 2019 erstmals über 1 Million Radfahrten an der König-Karls-Brücke gemessen
- Eine Frau knackt die Million!

© ADFC Stuttgart



14. 2. 2020: Frühstück am Pragsattel

- 2. Freitag im Februar: Winter Bike to Work Day
- ADFC verteilt ein kleines Frühstück als Dankeschön an die Radfahrer



© ADFC Stuttgart

Geplante ADFC-Aktivitäten 2020

21. März	Fahrradbasar Mühlhausen
16.–17. Mai	Fahrradaktionstage auf dem Schlossplatz, Sternfahrt am Sonntag, außerdem ADFC-Fahrradbasar
21.–24. Mai	Jugendfahrradfestival des ADFC Baden-Württemberg in Stuttgart
20. Juni	Brezelrace mit ADFC Teilnehmern, vermutlich ADFC-Infostand
21. September	Autofreier Sonntag + ein weiterer autofreier Sonntag mit unklarem Termin
8. November	Oberbürgermeisterwahl in Stuttgart, vermutlich radverkehrspolitische Veranstaltung mit den Kandidaten im Vorfeld der Wahl

Schubart-Radweg an sechs Tagen

Der Württemberger-Wein-Radweg hat letztes Jahr viele auf die Sättel gelockt. Deshalb machte ich mich erneut auf die Suche nach einer Tour um Stuttgart, die sich in sechs Etappen teilen und zu sechs Mittwochstouren zwischen April und September zusammenstricken lassen würde. Dabei stieß ich auf den Schubart-Radweg.

Lebemann, Revoluzzer und Schöngest

Christian Friedrich Daniel Schubart, geboren 1739 in Obersontheim, war Dichter, Organist, Komponist und Journalist. Mit 30 Jahren wurde er, zuvor als Hauslehrer tätig, als Organist und Musikdirektor an den württembergischen Hof nach Ludwigsburg berufen. Dort fiel er durch einen etwas lockeren Lebenswandel auf, was den Klerus bewog, Herzog Carl-Eugen dazu zu drängen, Schubart des Landes zu verweisen. Schubart siedelte sich in Augsburg an. In Augsburg gab er im März 1774 die sozialkritische Zeitschrift „Teutsche Chronik“ heraus, in der vor allem gegen die Jesuiten polemisiert wurde. Wieder musste er eine neue Heimat suchen – diesmal sollte es Ulm sein. Nach weiteren Attacken gegen den württembergischen Hof wurde er 1777 unter einem Vorwand auf württembergisches Gebiet gelockt, nach Blaubeuren. Dort wurde er verhaftet und auf der Bergfestung Asperg eingekerkert.

Herzog Carl-Eugen ließ Schubart trotz der Fürsprache vieler Freunde erst 1787 nach der Intervention Preußens wieder frei – um ihn sogleich zum Musik- und Theaterdirektor am Herzogshof zu Stuttgart zu ernennen. Dieses Amt übte Schubart dann noch vier Jahre aus; auch führte er die Herausgabe seiner Zeitschrift (unter neuen Titeln) fort. 1791 starb er in Stuttgart. Sein Grab findet man gleich hinter der Liederhalle, auf dem historischen Hoppenlaufriedhof.



C. F. D. S. auf der Spur

Der Schubart-Radweg bildet einen großen Kreis nordöstlich von Stuttgart und streift dabei Stationen des Lebens von Christian Friedrich Daniel Schubart in Württemberg. Der Rundkurs ist leider nicht ausgeschildert; man fährt auf immer wieder unterschiedlichen Radwegen. Als Startpunkt habe ich Bad Cannstatt gewählt. Von dort fahren wir auf den Rundkurs, unterteilt in sechs Etappen, die nun von April bis September 2020 jeweils am zweiten Mittwoch des Monats angeboten werden:

- 8. April: Bad Cannstatt – Schorndorf, 50 km,
- 13. Mai: Schorndorf – Aalen, 55 km,
- 10. Juni: Aalen – Hessental, 60 km,
- 8. Juli: Hessental – Öhringen, 75 km,
- 12. August: Öhringen – Besigheim, 75 km,
- 9. September: Besigheim – Bad Cannstatt, 60 km.

Paul-Werner Schreiner

Von oben nach unten:

Kartenbasis: TourExplorer

Christian Friedrich Daniel Schubart.
Bild: Kupferstich von Ernest Morace
nach einem Gemälde von August
Friedrich Oelenhainz, gemeinfrei

RADSPORT MAYER

DIE KOMPETENZ IN STUTTGART

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

www.radsport-mayer.de

RAD UND REISEN

Fahrräder ■ Service ■ Zubehör ■ Radreisen

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

Und wochenends durchs Hohenlohische

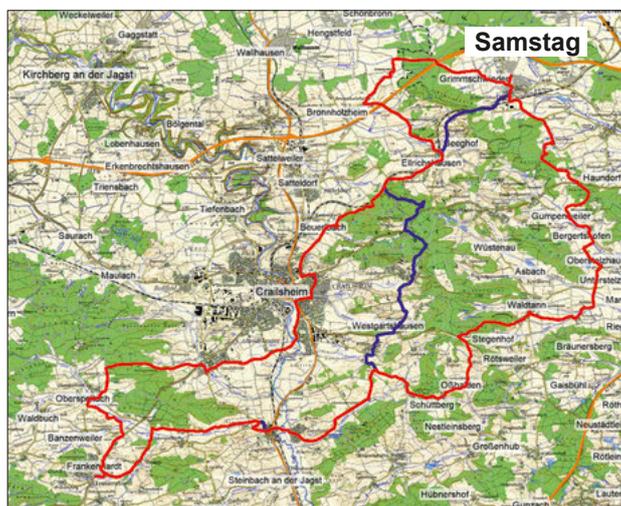
Am Samstag, 7. und Sonntag, 8. September 2019 fand im Landkreis Schwäbisch Hall zum 13. Mal die Tour de Hohenlohe statt. An beiden Tagen waren je etwa 300 Radlerinnen und Radler gekommen (sonntags etwas weniger) – nicht nur aus der näheren Umgebung. 2007 von Hobby-RadlerInnen ins Leben gerufen, ist die Tour de Hohenlohe mittlerweile zu einem festen Termin im Fahrrad-Kalender geworden. Vorbereitet und logistisch betreut wird der Event vom Hohenlohe + Schwäbisch Hall Tourismus e. V.; Ortskundige Radler tüfteln die Rundkurse aus. Gestartet wird immer in einer Gemeinde des Landkreises Schwäbisch Hall. An jedem Tag gibt es eine kürzere und eine längere Strecke.

Gastgeber und damit Start und Ziel war 2019 die Gemeinde Frankenhardt-Gründelhardt. Per Bahn bis Crailsheim oder Jagstzell angereist, waren es von dort noch 10 bzw. 14 Kilometer bis zum Sportplatz von Gründelhardt, dem Startpunkt – man war dann schon gut warm gefahren.

Sonne, Regen und Müsliriegel satt

Nach Begrüßung durch den Bürgermeister und einer Auflockerung durch eine Fitnesstrainerin ging es los. Für die Tour konnte man sich noch schnell mit Obst und Getränken eindecken; auch unterwegs waren Pausen eingeplant, um die Trinkflaschen aufzufüllen. Eine Besonderheit waren, wie schon in den vergangenen Jahren, die frisch gebackenen Müsliriegel!

Am Samstag führte die längere Tour bei sehr schönem Wetter entlang der Speltach nach Jagstheim. Dort überquerten wir den Kocher. Weiter ging es über Schüttberg und Waldtann in einem großen Bogen nach Schnelldorf, wo die örtlichen Vereine für eine vorzüglich Mittagsrast gesorgt hatten. Über Ellrichshausen, Crailsheim, Onolzheim und Oberspeltach kehrten die Radler wieder nach Gründelhardt zurück. Diese Tour ging über gut 70 Kilometer; dabei waren etwa 850 Höhenmeter zu überwinden.



Von oben nach unten links/rechts:

Die Sonne lacht, die Radlerin auch – los geht's!
Foto: Hohenlohe + Schwäbisch Hall Tourismus e. V.

Die Touren am Samstag (oben) und Sonntag.
Kartenbasis: TourExplorer

Die kürzere Tour (die Abweichungen sind in der Abbildung blau markiert) umfasste 57 Kilometer mit 360 Höhenmetern.

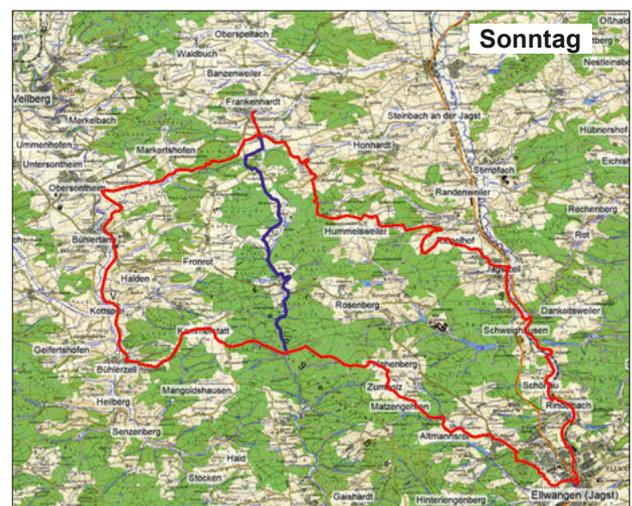
Das Wetter schlug um, nachts hatte es geregnet, die Ausichten: trübe – wohl deshalb waren am Sonntag etwas weniger RadlerInnen am Start. Bei wolkenverhangenem Himmel führte die längere Tour (60 Kilometer und 400 Höhenmeter;

Abweichungen zur kürzeren Tour sind wieder blau gekennzeichnet) über Obersontheim, weiter durchs

Bühlertal bis Bühlerzell und dann über die Ellwanger Berge nach Ellwangen, wo die Mittagspause vorbereitet war. Bei Regen ging es weiter, auf dem Jagst-Radweg bis Jagstzell und Hummelsweiler zurück nach Gründelhardt. Ich bekenne, dass ich mich bereits in Ellwangen zum Bahnhof bewegte, da ich sowohl den Jagst-Radweg als auch das Stück ab Jagstzell von der Anfahrt am Samstag her kannte – so wurde ich nicht nass.

Fazit: Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Tour de Hohenlohe 2019 konnten zwei Touren durch eine sehr schöne Landschaft fahren, leider nur am Samstag bei schönem Wetter. Mir hat die Tour de Hohenlohe wieder sehr viel Spaß gemacht. Thomas Pawelzik, ein ADFCler aus Stuttgart, der nur am Samstag mitfuhr, schrieb: „Ich war zum ersten Mal bei der Tour dabei. Es hat sich gelohnt und ich werde die Internetseite www.tour-de-hohenlohe.de sicherlich auch im nächsten Sommer/Herbst wieder aufrufen, um nachzusehen, wo 2020 gestartet wird.“ So will auch ich es halten.

Paul-Werner Schreiner



Zillertal 4.0 oder die Windelbomber-Tour

„Muss das denn sein?“ Nicht nur der eine oder andere, dem wir von unserem Vorhaben erzählt hatten, wird sich das gefragt haben, sondern auch wir bezweifelten im Vorfeld unserer ersten Radreise mit Baby immer wieder, ob das wirklich eine geeignete Reiseform mit knapp sechs Monate altem Baby sein kann. Im Nachhinein sind wir froh, es gewagt zu haben!

Was ursprünglich als Spaß gemeint war, nahm während der ersten Lebensmonate unserer Tochter Pauline immer konkretere Form an: Nachdem nahezu jede noch so kurze Autofahrt in Gebrüll endete, Pauline aber bei Alltagsfahrten und Radtouren völlig entspannt im Fahrradanhänger saß, überlegten wir, ob eine Radreise vielleicht nicht doch ein ernsthafter Plan für den ersten Familienurlaub sein könnte. Das Ziel war schnell klar: Nachdem wir Eltern zu zweit und alleine in den vergangenen Jahren in drei, zwei und einem Tag ins Zillertal geradelt waren (Bericht im RadRundbrief Frühjahr 2017), hatten wir schon vor Paulines Geburt gewitzelt, dass die logische Fortsetzung dann ja sei, die Tour mit Pauline in x Tagen zu fahren.

„Funktioniert das?“ „Wollen nur wir das, und wie geht es Pauline dabei?“, fragten wir uns bis zur Abfahrt und auch danach immer wieder. Andererseits: Welches Risiko gingen wir schon ein? Sollte es nicht funktionieren, könnten wir im Neckartal in den Zug steigen und wieder nach Hause fahren. Die Tour würde durchweg in der „Zivilisation“ verlaufen, sodass wir jederzeit abbrechen könnten. Und wenn wir eben nur bis hinter die Schwäbische Alb oder bis Bayern kommen würden, dann wäre es halt so.

Pauline übernahm die Reiseleitung

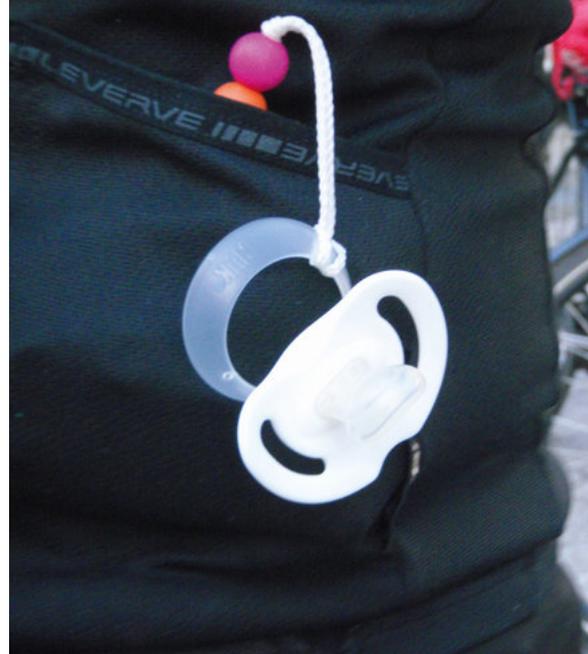
Und so wurde die Planung immer konkreter. Unser oberstes Gebot dabei: Pauline ist unsere Reiseleiterin. Das heißt, sie und ihre jeweilige Tagesform würden bestimmen, wie weit wir fahren und wo wir jeden Tag ankommen. Pro Tag wollten wir maximal 50 Kilometer

oder drei Stunden fahren. Der Rest würde Pauline sowie gemeinsamer Zeit unterwegs und auf der Picknickdecke gehören. Unterkünfte würden wir vor Ort suchen oder von unterwegs buchen, wenn das nächste Tagesziel absehbar wäre.

Bei der Streckenplanung konnten wir zur Grobplanung auf meine Zwei- bzw. Ein-Tages-Fahrt zurückgreifen. Zusätzlich erstellten wir mit Komoot ein Roadbook und stellten uns mit Radkarten aller durchfahrenen Gebiete aus. Grob sollte die Route dann etwa so verlaufen: Echterdingen – Nürtingen – Alaufstieg Alte Lenninger Steige – Ulm – Weißenhorn – Krumbach – Buchloe – Weilheim – Bad Tölz – Sylvensteinspeicher – Achensee – Mayrhofen. Insgesamt rund 360 Kilometer.

Während wir die bisherigen Zillertaltouren mit Rennrad und Zehn-Liter-Rucksack gefahren waren, musste es dieses Mal dann doch etwas mehr Ausrüstung sein: Trekkingrad bzw. aufgerüsteter Crosser, Fahrradanhänger und an jedem Rad zwei Packtaschen sowie ein kleiner Packsack. So aufmunitioniert starteten wir Ende Juli zur ersten Etappe.

Während in den ersten Tagen wir Eltern etwas mit dem Gewicht des Gepäcks und den Höhenmetern auf und über die Schwäbische Alb kämpften, war Pauline völlig entspannt. Weite Teile der Fahrt verschief sie oder saß bis zur nächsten Still- oder Wickelpause entspannt im Anhänger. Auch die täglich wechselnden Unterkünfte störten sie nicht weiter.



Oben:

Radreisegepäckstück

Fotos: privat

MOBILITÄT NEU ERFAHREN

**WIR FÜHREN E-BIKES
MIT MOTOREN VON:**

- Bosch
- Shimano
- Yamaha
- Brose
- Panasonic
- Bafang
- SR-Suntour
- Fazua

**bike-bar: Fahrräder
mit und ohne Motor**

bike-bar Fahrräder | E-Bikes | Service
Stuttgart-Degerloch, Gomaringer Str. 23
Tel. 0711/76 22 95, www.bike-bar.de

**29 Jahre
bike-bar**

Montag, Dienstag, Donnerstag, Freitag: 10-13 und 14-18 Uhr, Mittwoch: 14-18 Uhr, Samstag: 10-13.30 Uhr

Rechts:

Das muss man
erstmal ziehen.





Doch dann mussten wir unseren Reiserhythmus anpassen: Paulines Lust, wach im Anhänger zu sitzen, nahm rapide ab, und so versuchten wir, unsere Fahrzeiten mit ihren Schlafphasen zu synchronisieren und sobald sie wach wurde, längere Pausen einzulegen. Erschwerend kam jedoch hinzu, dass sich das ursprünglich als stabil angesagte Wetter inzwischen leider als sehr wechselhaft erwies und wir nicht nur Fahr- und Schlafphasen, sondern zusätzlich auch noch trockene Phasen aufeinander abstimmen mussten. Leider sollte das instabile Wetter erst einmal anhalten, was die Reise zunehmend anstrengend machte. Immer wieder kamen wir ins Überlegen, ob wir abrechen sollten.

Letztendlich ließen wir das endgültige Reiseziel bis fast zum Schluss offen und schauten von Tag zu Tag, fuhren bei Schlechtwetter und fahrunlustiger Reiseleitung kürzere Etappen und legten auch Ruhetage ein. So kamen wir schließlich nach neun Fahrtagen, zwei Ruhetagen, Unmengen an Brot und Käse (dazu unten mehr) und fast genauso viel Kuchen und Eis wohlbehalten und ohne Panne oder größere Zwischenfälle in Mayrhofen an. Dort verbrachten wir noch einige ruhige Tage ohne das inzwischen doch anstrengend gewordene tägliche Ein- und Auspacken, Ankommen und Aufbrechen.

Zurück ging es dieses Mal nicht wie bei den letzten Fahrten mit dem Zug: Marcus' Eltern kamen mit dem Wohnmobil nach und luden Räder, Anhänger und Gepäck ein – das war deutlich stressfreier.

Unten:

Ankunft in Mayrhofen



Ein paar Windelbomber-Tipps

Unterwegs wie auch im Nachhinein stellten wir uns immer wieder die Frage: Würden wir die Reise so wiederholen? Was würden wir anders machen? Ein grundsätzliches Ja: Eine solche Radreise ist auch mit Baby möglich und schön! Ein paar Dinge würden wir beim nächsten Mal allerdings anders angehen:

- **Der Weg ist das Ziel.** Wir würden statt Mayrhofen ein weniger attraktives Reiseziel wählen, damit der insgeheimere Wunsch, dort auch anzukommen, nicht allzu groß ist. Dann rückt der Weg dorthin noch stärker in den Vordergrund.
- **Unterkunft planen.** Nicht vorzubuchen haben wir zwar als große Freiheit für den Tagesverlauf erlebt. Aber wir fanden es auch sehr entlastend, am Tag vorher zu reservieren und morgens schon zu wissen, wo wir nachmittags ankommen würden. Vor allem in Gegenden mit wenig Infrastruktur oder mit schlecht gelauntem Kind im Anhänger war es sehr anstrengend, tagsüber erst noch nach einer Bleibe suchen zu müssen. Tatsächlich hatten wir ein Mal selbst nach vier Stunden Suche keine Unterkunft gefunden! Gerettet hat uns schließlich eine einheimische Radfahrer-Familie, die uns ihr Gästesofa zur Verfügung stellte.
- **Genug Proviant mitnehmen.** Auch wenn wir irgendwann kein Brot mit Käse und Rohkost mehr sehen konnten und es durchaus attraktiv gewesen wäre, unterwegs einzukehren oder sich schnell etwas auf die Hand zu holen, hat es sich für uns bewährt, immer Proviant für den jeweiligen Tag an Bord zu haben. So konnten wir flexibel auf Paulines Bedürfnisse reagieren und eben dann Pause machen, wenn sie eine brauchte.
- **Bombergepäck.** Mit insgesamt vier Packtaschen waren wir sehr minimalistisch unterwegs und daher wollte jeder eingepackte Gegenstand wohl überlegt sein. Trotzdem würden wir auf jeden Fall wieder mitnehmen: Picknickdecke, Spieluhr, Nachtlicht, Manduca/Babytrage. Als im Nachhinein unnötig erwiesen haben sich jedoch Badezeug und Lesestoff.

Kleines „Aber“ zum Schluss: Alles ist eine Phase. Auch wenn wir jetzt am liebsten allen radbegeisterten Eltern zurufen würden: „Traut euch, packt die Räder und fahrt los!“, und obwohl wir hoffen, mit unserem Bericht anderen jungen Eltern, die über eine ähnliche Reise nachdenken, Mut machen zu können, so mussten wir zwei Monate nach unserer Ankunft in Mayrhofen wie so oft seit Pauline feststellen: Alles ist eine Phase! In der aktuellen endet jede Fahrt im Anhänger nach hundert Metern mit Gebrüll.

Es bleibt also spannend, in welcher Phase wir im kommenden Sommer sein werden und wie unsere Radreisepläne dann aussehen können.

Andrea Olbrich

*Radurlaub
Andalusien*

GENUSSRADELN MIT KULTUR
AM SCHÖNSTEN ORT SPANIENS

www.radurlaub-conil.com

Telefon: 0152 - 535 779 32

Auf Nordwegen nach Süden

Ein bisschen Flugscham war schon dabei, trotz Atmosfair-Kompensation, als wir nach Stuttgart–Oslo und Oslo–Tromsø den dritten Flugabschnitt auf unserer Anreise antraten. Die kleine Propellermaschine hatte etwa 40 Passagiere und unsere in Kartons verpackten Räder an Bord und brachte uns über den äußersten Norden Norwegens nach Honningsvåg. Ein allzu langer Urlaub war nicht drin, die Anreise durfte nicht viel Zeit schlucken. Unser Projekt: Nachdem wir vor zwei Jahren in einer großen Rundtour Mittelnorwegen erlebt hatten, wollten wir nun vom Nordkap nach Oslo radeln. Gegen Mitternacht setzte unser Flugzeug auf, wir bauten unsere Räder zusammen und fuhren zum nahen Vandrerrhjem (so nennt man die Juhes in Norwegen). Die Beleuchtung konnten wir in den Taschen lassen ...

Bei starkem Wind und kühlen Temperaturen starteten wir am nächsten Vormittag zum 30 Kilometer entfernten Nordkap. Schon bald fing es an zu tröpfeln, und als wir das Kap erreicht hatten, waren wir durchnässt. Die Nordkaphalle erwies sich als ein Riesenkomplex mit Museum, Lightshow, Kino und großer Gastronomie. Als wir Platz nahmen und einen Teil der Klamotten zum Trocknen ausbreiteten, bot uns der Kellner an, die Sachen in den Trockner zu packen. Das ließen wir uns nicht zweimal sagen und informierten

uns in der Zwischenzeit in oben genannten Einrichtungen über die Geschichte dieses Touristenmagneten. Bevor wir den Rückweg nach Honningsvåg antraten, suchten wir im dichten Nebel noch nach der berühmten Weltkugelskulptur für ein Erinnerungsfoto.

Der Regen hatte nicht aufgehört, aber wenigstens kam der Wind jetzt von hinten. Die Teilnehmer eines Nordkaplaufs, die uns entgegenkamen, waren da fast mehr zu bemitleiden. Am Vandrerrhjem wieder angekommen, gab es eine zweite Klamottentrocknungs- und Essensrunde. Dann traten wir gegen 19 Uhr bei Nieselregen die Weiterfahrt an. Die einzige mögliche Unterkunft war 50 Kilometer entfernt auf einem Campingplatz in Repvåg, bequem vom Handy aus zu buchen, und die Dunkelheit braucht man im Sommer in diesen Breitengraden ja nicht zu fürchten. Bammel hatten wir eher vor dem „Nordkaptunnel“, den wir passieren mussten: 6,9 Kilometer lang, unter dem Fjord durchführend und daher auf 200 Meter unter den Meeresspiegel abfallend. Das bedeutete, dass es nach einer rasanten Abfahrt im Tunnel auch wieder steil bergauf gehen würde. Halb so schlimm: Der Tunnel war trocken, gut beleuchtet und belüftet, und es gab kaum Verkehr.

Ohne Zelt, dafür mit Schlafsack und einer Tüte Chips

Hungrig starteten wir am nächsten Morgen zur 2. Etappe. Das einzige Restaurant im Ort war am Abend zuvor geschlossen gewesen, Laden gab es auch keinen. Eine Tüte Chips hatte uns gerettet, aber Frühstück war nicht. Trotzdem waren wir guten Mutes – kein Regen mehr und kräftiger Rückenwind. So kamen wir auf einsamer Straße durch karge Landschaft gut voran. Nach gut 50 Kilometern legten wir in Olderfjord Frühstück und Mittagessen zusammen.

Die Begegnung dort mit einem Dresdner, der in Gegenrichtung unterwegs war, bestätigte uns in unserem Reiserad-Konzept: Während er mit voll bepacktem Rad plus Gepäckanhänger (und bei Gegenwind) völlig abgekämpft ankam und zweifelte, ob er noch die 50 Kilometer nach Repvåg schaffen würde, waren wir mit unseren relativ leichten und mit nicht zu breiten, gut rollenden Reifen ausgerüsteten Gravelbikes zuversichtlich, trotz längerer Steigung die 90 Kilometer entfernte größere Stadt Alta zu erreichen. Wir hatten nur jeweils ein Taschenpaar am hinteren Gepäckträger, auch wenn uns der Wetterbericht kurz vor Abreise noch dazu bewogen hatte, wärmere Kleidung mitzunehmen. Auf Zelt, Isomatte und Kochzeug verzichteten wir, lediglich Schlafsäcke hatten wir dabei, auch weil Bettwäsche in Jugendherbergen und Campingplatzhütten extra gemietet werden muss. Natürlich wird der Urlaub dadurch teurer, zumal man in Skandinavien ja fast überall wild zelten darf. Andererseits haben wir in unserem gesetzten Alter gern ein bisschen Luxus und sind mit den leichteren Rädern und ausreichend Kondition auch in der Lage, mal 30 Kilometer weiter bis zu einer geeigneten Unterkunft zu fahren. Auch war's an vielen Tagen zu nass und zu kalt zum Zelten.

Unten:

Fjordblick

Startklar mitten in der Nacht:

Hermann und Moni Gröber am Flughafen Honningsvåg.





Oben:

Weltkugelskulptur am Nordkap.

In Alta war tags darauf bei drei Grad und Regen nicht mal weiterfahren angesagt. Stattdessen schauten wir uns das dortige Weltkulturerbe an: prähistorische Felszeichnungen. Dazu ein Museum mit Cafeteria und Fjordblick – hier ließ es sich gut einige Stunden aushalten. Und am Abend gab es auf dem Campingplatz ja noch die Sauna.

Anderntags ließ sich ab und zu die Sonne blicken, die Fjorde erschienen endlich mal tiefblau. Die Berge hingegen präsentierten sich in frischem Weiß, die Schneefallgrenze war auf 200 Meter gesunken. Zwar gab es auch mal einen Schauer, aber unsere Laune stieg deutlich, die Landschaft war abwechslungsreich. Da konnten wir sogar verschmerzen, dass der auf der Karte vermerkte Coffee-shop verwaist war. In Sorkjosen fanden wir nach 180 Tageskilometern ein topmodernes bezahlbares Appartement, in dem wir kochen und so den Geldbeutel etwas schonen konnten.

Nicht mehr ganz so verkehrsarm waren die letzten Kilometer nach Tromsø am nächsten Tag, aber es gab teilweise gute Radwege. Tromsø liegt auf einer Insel, ist aber durch Brücken mit dem Festland verbunden. In der Stadt waren viele Radler unterwegs. Dort war man schlauer als in unserer Heimat und hat die Hauptstraßen in lange Tunnel verlegt. Eine Eisenbahn fährt dort ohnehin nicht. „Das Paris des Nordens“ ist zwar etwas übertrieben für die Polarmetropole, aber die Eismeer-kathedrale hat uns schon beeindruckt; Hermann besuchte am Abend sogar noch ein Konzert dort.

Auf eine „richtige“ Insel mit Fährüberfahrt ging es am folgenden Vormittag: Senja. Hatten wir anfangs noch erwogen, zügig durchzufahren, um die frühere Fähre zur nächsten Insel zu erreichen, entschieden wir uns nach einigen Kilometern anders und genossen bei strahlendem Sonnenschein die herrliche Landschaft an der Nordküste. An einem Sandstrand war Hermann fast versucht, in den Fjord zu springen ...

Längere Tunneldurchfahrten waren leider unvermeidlich, aber an die Radler wird dort gedacht: Am Tunnelleingang gibt es Behälter mit gelben Westen (liebe Franzosen: bitte nicht mitnehmen und zweckentfremden) und per Knopfdruck kann man Autofahrer auf Radler aufmerksam machen. Am Abend schipperten wir bei erheblichem Seegang zur nächsten Insel: Andoya, wo wir es nur wenige Meter vom Fährhafen zu einem Bed-and-Breakfast-Quartier hatten.

Lofoten: Brücken-, Fähren-, Tunnel-Reich

Anderntags sind wir dann tatsächlich „gebrettert“, die ersten 50 Kilometer fast immer geradeaus und mit Rückenwind. Nur die Brücke zur größten Insel Hinoya bremste etwas. Über eine weitere Brücke gelangten wir nach Vesteralen und schließlich mit der Fähre auf die Lofoten. Diese Inselgruppe ist wegen ihrer Schönheit ja bekannt und man ist tatsächlich versucht, nach jeder Kurve anzuhalten, weil der Blick (und das mögliche Fotomotiv) nochmal schöner ist als der vorige. Auf der Hauptstraße der Insel machen das die zahlreichen Wohnmobile aber oft unmöglich. Gibt es Nebenstraßen, ist man dort deutlich entspannter unterwegs. Ganz entspannt waren wir auch beim leckeren Frühstück in der „Tysk økologisk bakeri“ in Kabelvag, wo eine Bäckerin aus Ulm original schwäbische Seelen und andere Grüße aus der Heimat anbietet.

Den südlichsten Ort der Insel mit dem kürzesten Namen der Welt, „A“, erreichten wir im zauberhaften Abendlicht. Der Fischerort mit den roten Holzbauten wirkt wie ein Freilichtmuseum. Die Hostel-Zimmer sind über mehrere Häuser verteilt. Und im Restaurant ließen wir uns am Abend leckeren Fisch mundeln.

Zum Frühstück hatten wir dann während der knapp vierstündigen Überfahrt auf der Morgenfähre nach Bodo genug Zeit. Von dort fuhren wir auf dem hügeligen Kystriksveien nach Ornes. Dabei überquerten wir auf einer langen Brücke den Saltstraumen, den stärksten Gezeitenstrom der Welt mit gut sichtbaren Strudeln im Wasser. Die Unterkunftsauswahl war überschaubar in Ornes, das Hotel belastete das Budget etwas stärker. Zum Glück öffnete das reichhaltige Frühstücksbuffet schon um sieben und wir konnten uns hastig noch vor der Fährabfahrt um 7.30 Uhr den Bauch vollschlagen.

Unten:

Weltkulturerbe: die prähistorischen Felszeichnungen bei Alta





Oben:

Die Eismeerkerchale in Tromsø.

Es sollte nicht die einzige Fähre bleiben an diesem Tag. Noch zwei Mal bestiegen wir ein Schiff. Drei Mal lagen auch wieder ca. drei Kilometer lange Tunnel auf der Route. Leider war das schlechte Wetter wieder zurück, und auf den letzten Kilometern zum Etappenziel wartete dann auch noch eine Bergwertung. Endlich war der Campingplatz von Nesna erreicht, unser Hüttchen mit Terrasse lag malerisch direkt am Fjord, an einem lauen Sommerabend hätte man sie direkt genießen können. Den Genuss gönnten wir uns dann kulinarisch im schicken Campingplatzrestaurant. Die Wetteraussichten für den nächsten Tag sahen nicht ganz schlecht aus und wir schmiedeten schon Pläne für eine Mammutetappe – denn Unterkünfte waren auf unserer weiteren Route wieder äußerst dünn gesät.

Aber erstens kommt es anders ...

Auf der morgendlichen Fähre war es noch trocken, aber bald hingen dunkle Wolken am Himmel. Also auf der großen Straße den langen Tunnel fahren und dafür viele Kilometer sparen? Nein, wie vermutet sind zehn Kilometer in der Röhre wohl doch zu viel, der Tunnel ist für Radler gesperrt. Kaum bogen wir ab auf die kleine Straße den Fjord entlang, setzte der Regen ein. Und dann der Schreck nach 20 Kilometern: ein Schild mit dem Hinweis, dass die Straße nach weiteren 13 Kilometern ende. Wir ignorierten es in der Hoffnung, schon irgendwie weiterzukommen. Bereits nach fünf Kilometern war dann Schluss. Ein riesiger Erdrutsch türmte sich vor uns auf, die Straße war meterhoch komplett verschüttet bzw. abgerutscht, links ein steiler Hang, rechts nur Wasser. Mir schien das Hindernis unüberwindlich, aber Hermann stieg schon hoch und erachtete die Kletterei als machbar. Ich schleppte auf zwei Mal die Taschen drüber, Hermann übernahm das Tragen der Fahrräder. Umkehren hätte einen Umweg von über 100 Kilometern bedeutet – auch das ist Norwegen. Wenigstens hatte es inzwischen aufgehört zu regnen.

Unser Zeitplan war aber futsch, und so musste ein Plan B her. Den fanden wir, als wir uns in Mosjoen stärkten. Das Städtchen gefiel uns und hat Bahnanschluss nach Trondheim, also warum nicht bleiben und anderntags im Zug weiterfahren? Ein Ruhetag mehr in Trondheim wäre auch nicht verkehrt. Gesagt, getan.

Die Zugfahrt über 350 Kilometer Nordlandbahn hat auch ihre Reize, guten Komfort, Räder im Gepäckabteil, und durch Buchung einen Tag im Voraus sogar für Norwegen relativ günstige Preise. Trondheim hatte mir schon vor zwei Jahren außerordentlich gut gefallen, und auch diesmal war ich wieder sehr angetan von der Atmosphäre. Nicht nur, weil wir von Stings Life-Klängen begrüßt wurden, der unweit des Bahnhofs im Hafengelände ein Open-Air-Konzert gab. Auf kurzen Fahrten in der Stadt entdeckten wir wieder reizvolle Ecken, so zum Beispiel eine schwenkbare Radlerbrücke. Den Radfahreraufzug haben wir ja schon in unserem letzten Bericht beschrieben.

Unser Schlusslicht: das 540-Kilometer-Rennen Trondheim–Oslo

Im modernen Vandrerrhjem ließen wir uns häuslich nieder und hatten wieder gute Möglichkeiten zur Selbstversorgung. Im Nebenzimmer hatte sich Trond aus Bergen einquartiert, der wie wir nach 2017 zum zweiten Mal am 540-Kilometer-Radrennen Trondheim–Oslo teilnehmen wollte. Wir fachsimpelten darüber, ob die geänderte Startzeit – am späten Freitagabend statt am frühen Samstagmorgen – besser oder schlechter sein würde. Die Laufräder bereiften wir für die „Stärkeprüfung“ schmaler, wobei uns ein Radladen großzügig Montageständer, Werkzeug und Pumpe überließ. Am Renntag dann riefen wir immer wieder den Wetterbericht auf und studierten sorgenvoll das Regenradar.

Hermann taktierte und wollte später starten als eigentlich eingeteilt. Das wäre an sich kein Problem gewesen, aber dass die letzte Gruppe dann nur noch aus drei Mann und einer Frau bestand, war nicht so günstig. Und dem Regen entgingen wir dadurch auch nicht. Wie alle anderen Teilnehmer auch (die Top-Vereinsgruppen ausgenommen, die erst am ganz frühen Samstagmorgen auf die Strecke gelassen wurden), waren wir an der ersten Kontrollstelle trotz Regenklamotten durchnässt und durchgefroren. Schon da war uns klar, dass es nur ums Finishen und nicht mehr um die Zeit gehen würde, und wir versuchten, uns etwas aufzuwärmen.

Unten:

Herrliche Landschaft an der Nordküste



Nach 100 Kilometern hörte der Regen auf und auf den Fjell hoch lief es gar nicht so schlecht. Kalter Gegenwind auf der Höhe oben ließ uns aber nicht wirklich warm werden. Erst ab Kilometer 200 wurde es temperaturmäßig angenehmer. Hermann kämpfte später noch schwer gegen die Müdigkeit und legte einen Extrastopp ein, um kurz die Augen zu schließen. Bei mir war ein mentales Tief erreicht, als noch etwa 160 Kilometer zu fahren waren und ich mir vorstellte, dass das eigentlich eine ordentliche Tagestour ist. Dabei waren die äußeren Bedingungen jetzt sehr angenehm und wir hatten auch Rückenwind. Immerhin erfreuten die letzten beiden Kontrollstellen mit köstlicher Rhabarbersuppe bzw. frisch gebackenen knusprigen Waffeln mit Marmelade.

24 Stunden und 30 Minuten nach dem Start rollten wir über die Ziellinie und wurden von dem etwas früher gestarteten Trond begrüßt. Nachdem wir das abgegebene Gepäck abgeholt und wieder auf dem Rad verstaut hatten, ließen wir uns zum noblen Hotel navigieren und waren erstaunt, als man uns anwies, die Räder mit aufs Zimmer zu nehmen.

Die Knieschmerzen, die ich im Ziel plötzlich gespürt hatte, waren am nächsten Morgen zum Glück weg. So kurvten wir auf kleinen Umwegen noch durch Oslo zum Fährhafen. Ökologisch korrekter (und praktischer, weil ja keine Radverpackung mehr nötig war), hatten wir für die Heimfahrt die Fähre Oslo-Kiel gebucht. Ein gigantisches Schiff, das mit seiner luxuriösen Ausstattung eher wie ein Kreuzfahrtschiff anmutet. Die Weiterfahrt mit der Bahn am nächsten Mittag ab Kiel dauerte zwar lange, aber alle Züge waren pünktlich und wir glücklich um 22 Uhr zu Hause.

Moni Gröber



Von oben nach unten:

„Tysk økologisk bakeri“ in Kabelvag: Geschäft einer ausgewanderten Ulmer Bäckerin, in dem es schwäbische Seelen gab.

Kürzer geht kein Ortsname. Von A nach B? Nein, nach Bodo!

Abendlicht ...

Mit Blick zurück auf A.

Nach der Zieldurchfahrt.





TOURENBERATUNG:

Sie wollen eine Radtour unternehmen und wissen nicht so recht, wie Sie es angehen sollen? Der ADFC Stuttgart bietet 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, basierend auf einer großen Anzahl gut dokumentierter Radtouren
- Erstellen der Strecke (in der Regel digital), GPX-Track – mit und ohne konkrete Vorgaben des Interessenten
- Beratung bezüglich digitaler Streckenführung per Navigationsgerät oder Smartphone
- Beratung bezüglich der Anschaffung notwendiger Karten bzw. Radwegeführer
- ggf. Erstellen von Kartenmaterial für eine bestimmte Route
- Beratung hinsichtlich des sinnvollen Equipments für eine Tour
- wie auch die Beantwortung möglicher weiterer Fragen.

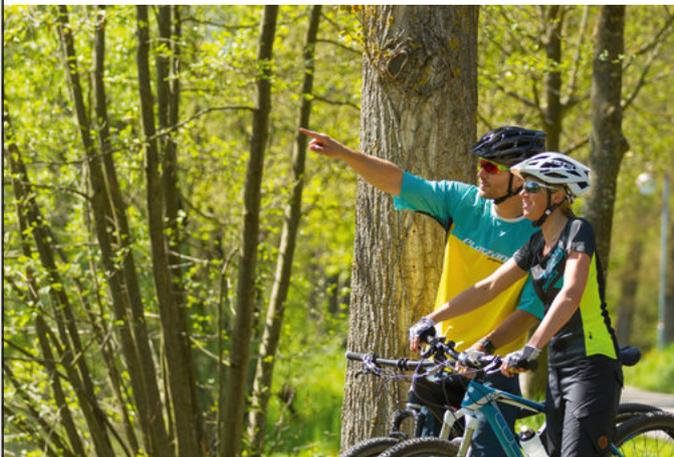
Ziel ist, so gut wie möglich die Voraussetzungen für eine schöne Radtour nach Ihren Vorstellungen zu schaffen. Die Tourenberatung ist für ADFC-Mitglieder bislang kostenlos, nur ggf. anfallende Druckkosten werden berechnet. Für Nicht-Mitglieder wird eine Aufwandsentschädigung von 25 Euro pro Beratung erhoben, die bei Eintritt in den ADFC entfällt.

Interessenten vereinbaren bitte einen Termin:

- entweder im ADFC-Fahrradbüro, Rotebühlstraße 86/1 (Hinterhof, beim BUND-Umweltzentrum) in Stuttgart-West, geöffnet jeden Mittwoch von 17 bis 19.30 Uhr
- oder telefonisch unter 0711 63 68 637 (Anrufbeantworter – wir rufen zurück)
- oder per Mail an stuttgart@adfc-bw.de

Sie können sich auch direkt mit dem Tourenkoordinator des ADFC Stuttgart in Verbindung setzen:
Paul-Werner Schreiner, Telefon 0173 8052618,
paul-werner.schreiner@adfc-bw.de.

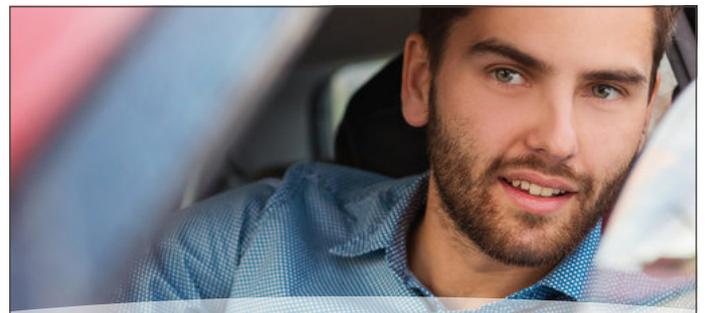
Hohenlohe +
Schwäbisch Hall
Tourismus e.V.



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

Jetzt informieren!
www.hohenlohe-schwaebischhall.de/radfahren

Tel. 0791 755-7444 · info@hs-tourismus.de



stadtmobil
carsharing

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



www.stadtmobil-stuttgart.de

Brückencafé: Danke, dass du Rad fährst

Am Freitag, 14. Februar morgens ab sieben Uhr haben wir Radfahrende mit einem Frühstück überrascht, oben bei den Samarastegen am Pragsattel. Den Anlass gab der internationale „Winter Bike to Work Day“. Unsere Aktion sollte den Beitrag der Radfahrer*innen würdigen, den sie auch angesichts der schwierigen Bedingungen in Stuttgart zum Wohl der Gesellschaft erbringen.

Trotz Kälte, Wind und Regen kamen zahlreiche Radlerinnen und Radler am ADFC-Buffer vorbei. Dort erwarteten sie leckere Backwaren, Getränke und Obst, bereitgestellt auch mit der Hilfe von Food-sharing Stuttgart. Wir wollten einfach nur mal danke sagen – ein herzliches „Danke, dass Du Rad fährst!“ Denn Radverkehr hat einen großen Nutzen für die Stadt: Radfahren verursacht so gut wie keine Emissionen und trägt daher maßgeblich zu einem besseren Stadtklima bei. Fahrräder nehmen nur sehr wenig Platz in Anspruch und sparen somit öffentliche Verkehrsfläche. Und nicht zuletzt ist die körperliche Bewegung gut für die Gesundheit, Radfahren beugt also Krankheiten vor.



Von oben nach unten:

Das Frühstücksbuffet beim Brückencafé (oben)
Iud zu netten Gesprächen ein (unten).

Doch trotz dieser vielen Vorteile stehen dem Radverkehr in Stuttgart immer noch viele Hindernisse im Weg. Täglich werden Radfahrende von einem Teil des motorisierten Verkehrs bedrängt und oft auch gefährdet. Radwege sind selten, Kreuzungen häufig zugesperrt und große Kreuzungen müssen über mehrere Hüpfinseln überquert werden. Positiv kann man hervorheben, dass trotz dieser widrigen Umstände in Stuttgart laut Stadtverwaltung bereits über acht Prozent der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. 2021 wird die Zahl hoffentlich zweistellig sein. Wenn wir dann wieder ins Brückencafé einladen, bestücken wir unser Frühstücksbuffet entsprechend üppi-ger, versprochen!

Tobias Willerding



**MIET-
e-BIKES**

ab € 19,90

- Vermietung
- Verkauf
- Kundendienst

MERIDA

**Fahrrad-
Service**

ab € 29,-

für alle Fahrräder

AUTOHAUS
KRAUTTER
mobil

Informieren Sie sich.

Telefon 0711 - 33 69 100 | Augsburg Str. 400/408 | 70327 Stuttgart-Untertürkheim
www.autohaus-krautter.de | info@autohaus-krautter.de

Jugendfahrrad-festival Süd:

21. bis 24. Mai in Stuttgart

Radfahren hier und weltweit

Du fährst gerne Fahrrad, aber dich nerven schlechte Radwege und dass dich Autos eng überholen? Du fragst dich, ob das eigentlich nur in Deutschland so anstrengend ist mit dem Radfahren? Außerdem hättest du mal Lust auf ein Wochenende mit anderen Fahrradbegeisterten in deinem Alter und auf jede Menge Spaß mit denen? Dann bist du bei unserem ADFC-Jugend-Fahrrad-Festival (JuFaFe) Süd genau richtig! Bei unserem Ableger vom bundesweiten JuFaFe wollen wir uns mit 30 Jugendlichen zwischen 12 und 20 Jahren aus Baden-Württemberg Fragen stellen wie: Gibt es in anderen europäischen Ländern auch so wenige Radwege wie in Deutschland?

Hat Baden-Württemberg, hat Deutschland oder die EU eine Radpolitik? Und wie sieht es eigentlich in Entwicklungsländern aus?

Wir wollen uns von Expertinnen und Experten inspirieren lassen, aber auch selbst recherchieren, was los ist in der Welt. Zudem möchten wir mit Verantwortlichen aus Politik und Gesellschaft diskutieren und ihnen die Sicht von uns Jugendlichen auf die aktuelle Radpolitik zeigen.



Von oben nach unten:

Start der Sonntagsparade im Lohsepark.

Abklatschen.

Die Jugendlichen auf einen Blick.

Fotos: ADFC Hamburg



JuFaFeSüd

Jugend-Fahrrad-Festival

21. bis 24. Mai 2020
in Stuttgart



Fahrrad fahren

Festival

Spass

Demo

Workshops

#MehrPlatzFürsRad



Mehr Infos und Anmeldung ab Februar 2020
auf www.adfc-bw.de/veranstaltungen

Der Spaß soll bei diesem Festival natürlich nicht zu kurz kommen. So sind auch spannende Workshops, ein Improtheater und eine Abschlussradtour geplant. Das genaue Programm findest du unter www.adfc-bw.de/veranstaltungen.

Wann: 21. bis 24. Mai (über Christi Himmelfahrt)
Wo: Stuttgart-Feuerbach, Karl-Kloss-Jugendbildungsstätte
Wer: 30 Jugendliche zwischen 12 und 20 Jahren
Kosten: 30 Euro für Mitglieder, 40 Euro für Nichtmitglieder inklusive Programm, Unterkunft und Verpflegung

Weitere Infos und Anmeldung unter <https://www.adfc-bw.de/veranstaltungen/jugend-fahrrad-festival-sued/>
 Die Anreise erfolgt eigenständig. Eigenes Fahrrad bitte möglichst mitbringen, Leihräder können in kleinem Umfang gestellt werden.

RÜCKBLICK AUF DAS RADTOURENJAHR 2019

77 Radtouren beinhaltete das im Frühjahr 2019 erschienene Touren-Jahresprogramm des ADFC Stuttgart; dazu wurden in drei Stadtteilen regelmäßige Feierabendtouren angeboten. Die Touren wurden von 15 TourenleiterInnen vorbereitet und durchgeführt – Ihnen sei an dieser Stelle ganz herzlich für ihren Einsatz gedankt!!

Von den 2019 angebotenen 77 Touren waren

- 48 Tagestouren, davon 2 als Wochenendtour,
- 11 Halbtagestouren,
- 5 Mountainbiketouren,
- 3 Familientouren und
- 10 Stadtteiltouren.

Von diesen Touren konnten 67 gefahren werden. Hinzu kamen Abendtouren in

- in Bad Cannstatt (6, 1 ausgefallen),
- Vaihingen (24, 4 ausgefallen) und
- Zuffenhausen (26, 2 ausgefallen).

Die Abendtouren nicht mitgezählt, sind etwa 630 Personen bei den Touren mitgeradelt. Ohne die Stadtteiltouren waren es ca. 470 Mitradler; etwa 400 ADFC-Mitglieder und etwa 70 Nichtmitglieder. Zusammengekommen umfassten die Touren knapp 4.100 km. Die TeilnehmerInnen sind dabei insgesamt über 40.000 km geradelt.

Vom Bundesverband wird über das neue Tourenportal immer noch keine Tourenstatistik erhoben, da das Portal noch nicht überall eingeführt ist – man kann unsere Daten also noch nicht mit anderen vergleichen.

Auch für das Jahr 2020 ist es wieder gelungen, ein attraktives Programm mit Tages- und Halbtagestouren, Mountainbiketouren, einer Familientour und einer Wochenendtour zusammenzustellen. Auch finden die Stadtteil- und die Abendtouren weiterhin statt. Neu ist, dass in das Programm des KV Stuttgart auch Touren der benachbarten Gliederung auf den Fildern aufgenommen wurden: Touren, die in oder am Stadtrand von Stuttgart starten oder enden und für unsere Mitglieder damit ebenfalls von Interesse sind.

Das Tourenprogramm gibt es nicht nur gedruckt, es steht auch auf unserer Website zum Herunterladen bereit. Außerdem sind die Touren wie auch unsere weiteren Veranstaltungen online unter 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 bekanntgegeben.

Ein wichtiger Termin für das Fahrradjahr 2020 ist das Wochenende 16./17. Mai 2020. Am 16. Mai finden die Fahrradaktionstage auf dem Schlossplatz statt. Der ADFC wird mit einem Stand vertreten sein und einen Fahrradbasar organisieren.

Der ADFC Stuttgart bietet an diesem Tag zwei Halbtagestouren an und, wie schon in den vergangenen Jahren, die Tour „Saturday Bike Fever“, Stuttgart bei Nacht.

Am 17. Mai sind dann Fahrradfahrer aus ganz Baden-Württemberg zur großen Radsternfahrt nach Stuttgart eingeladen. Informationen gibt es unter www.radsternfahrt-bw.de und www.facebook.com/ADFC.BW/.

In eigener Sache

Eine wesentliche Voraussetzung dafür, ein Jahresprogramm mit Fahrradtouren zusammenstellen zu können, ist die Bereitschaft von engagierten Fahrradfahrern, Touren vorzubereiten und dann auch durchzuführen. Auch für Tourenleiter trifft zu, dass sie von Jahr zu Jahr älter werden. Da ist es nur zu verständlich, dass Tourenleiter irgendwann den Wunsch äußern, kürzer treten zu wollen. 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 Seite.

Weitere Informationen gibt gerne der Tourenkoordinator des ADFC Stuttgart: Paul-Werner Schreiner, 0173 8052618, paul-werner.schreiner@adfc-bw.de.

Paul-Werner Schreiner



„MdRzA“ in Baden-Württemberg

Bald heißt es wieder „Mit dem Rad zur Arbeit“ – die AOK-Mitmach-Aktion, unterstützt vom ADFC, hat bundesweit schon fast 250.000 MitradlerInnen!

Vom 1. Mai bis zum 31. August 2020 radeln Sie im Team oder allein zur Arbeit. Die Teilnahme an der Aktion ist komplett kostenfrei. Nach einer einmaligen Registrierung findet man seinen persönlichen Aktionskalender auf der Teilnehmerseite im Login-Bereich. Hier erfasst man seine aktiven Tage 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 EinzelteilnehmerIn.

Ab Beginn des Aktionszeitraums Anfang Mai steht der persönliche Aktionskalender online. Es gilt, zwischen Mai und September

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 www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de kann man sich kostenlos registrieren. Wer bereits im Vorjahr teilgenommen hat, kann die Zugangsdaten ohne Neuregistrierung weiternutzen.

Fahrradaktionstage:

Startschuss zum Stadtradeln – die 13. Runde

Mitte Mai dreht sich in Stuttgart wieder alles rund ums Rad: Am Samstag und Sonntag, 16. und 17. Mai bieten die 15. Fahrradaktionstage der Landeshauptstadt ein vielfältiges Programm. Den Besucherinnen und Besuchern werden Informationen über die neuesten Entwicklungen bei Fahrrädern, Tipps zur Verkehrssicherheit, Fahrradservices und Tourenplanung präsentiert. 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 Baden-Württemberg ist mit einem Stand vertreten. Schlossplatz, 11 bis 19 Uhr, am Sonntag bis 16 Uhr.

Anlässlich der Fahrradaktionstage bieten wir vom ADFC Stuttgart am Samstag, 16. Mai zwei Radtouren an:

- Zwei Tourenleiter werden mit Interessierten vom Schlossplatz aus zwei Halbtagestouren fahren (ca. 40 km). Die beiden Gruppen treffen sich im Biergarten in Waiblingen. Anschließend wird wieder in die Stadt zurückgefahren.
- Schon fast Tradition bei den Fahrradaktionstagen hat die Tour Saturday Bike Fever – Stuttgart bei Nacht mit dem Fahrrad erleben. Von beeindruckenden Aussichtspunkten im Stuttgarter Norden aus genießen die Teilnehmenden das abendliche Panorama der Stadt. Nach einer Rast im Biergarten geht es durch die nächtlichen Straßen wieder zurück zum Schlossplatz. Eine funktionierende Lichtanlage ist Voraussetzung für die Teilnahme.

Ab jenem Samstag heißt es auch: ab aufs Rad für eine gute Sache! Stuttgart nimmt zum vierten Mal an der Aktion STADTRADELN des Klimabündnisses teil. Radlerinnen und Radler in und um Stuttgart sind aufgerufen, vom 16. Mai bis 6. Juni in die Pedale zu treten – für den Klimaschutz und mit Spaß! Wer in Stuttgart arbeitet, wohnt, zur Schule geht oder einem Verein angehört, kann sich für diese gute Sache registrieren und in den drei Wochen etwas fürs Klima und die eigene Gesundheit tun. Die Registrierung ist ab März möglich unter www.stadtradeln.de. Der ADFC Stuttgart wird wieder ein Team bilden – sei dabei!

Am Sonntag, 17. Mai kann man auf der RadSternfahrt des ADFC Baden-Württemberg bereits die ersten Kilometer sammeln. Von verschiedenen Startpunkten in der Region (Orte und Zeiten unter www.radsternfahrt-bw.de) geht es zum Schlossplatz, auf dem Stuttgart als RadKULTUR-Kommune dazu einlädt, die schönsten Seiten des Radfahrens zu erleben. Und als „RadSTAR“ der Landeshauptstadt kann man bei einem Fotowettbewerb attraktive Preise gewinnen.

Paul-Werner Schreiner

FÖRDERMITGLIEDER

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

bike-bar	Gomaringer Str. 23	Stuttgart-Degerloch	0711 76 22 95
e-bike schahl OHG	Schubartstr. 16–18	Stuttgart-Ost	0711 286 50 12
Heinz Blaschke, Steinmetz	Eckartstr. 4 (am Pragfriedhof)	Stuttgart-Nord	0711 256 99 98
Neue Arbeit (Radstation)	An den Bahnhöfen S-Vaihingen, S-Möhringen, S-Bad Cannstatt, S-Feuerbach		0711 997 61 79
Rad und Reisen	Arnoldstraße 1	Stuttgart-Mühlhausen	0711 53 21 27
Rad und Tat	Gäuweg 1	Stuttgart-Zuffenhausen	0711 80 89 35
Radsport Wolbold	Riederstraße 8	Stuttgart-Lederberg	0711 42 72 89
rent a bike Andreas Straub	Verleih: verschiedene Orte		0711 42 07 08 33
Sport+Ski Laich	Vaihinger Markt 8	Stuttgart-Vaihingen	
Stadtrad	Gutenbergstraße 45A	Stuttgart-West	0711 656 71 99
Stromrad	Olgastraße 43	Stuttgart-Mitte	0711 31 95 37 71
Zweirad Walz	Steinbrunnenstraße 30–32	Stuttgart-Möhringen	0711 161 60-33

IMPRESSUM

Der Stuttgarter Rad-Rundbrief (SRR) ist die kostenlose Zeitung des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs, Kreisverband Stuttgart. Sie wird an Mitglieder verteilt und liegt im Einzelhandel sowie weiteren öffentlichen Auslagestellen aus. Der SRR erscheint im Frühjahr und Herbst sowie in einer Kurzform im Dezember.

Anzeigenverwaltung / Kontakt

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

Redaktion

Cornelius Gruner, Günter Heimbach, Paul-Werner Schreiner, Sabine Weissinger, Frank Zühlke u. a.

Verantwortlicher Redakteur

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

Layout

Simona von Werder

Redaktionsschluss

für den Herbst-Rundbrief
10. Juli 2020

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

Druckhaus Stil + Find, Stuttgart

Auflage

3000 Stück

TERMINE

März

- Sa 21.3. ADFC-Fahrradbasar in Mühlhausen
 Mi 25.3. Themenabend: E-Antriebe am Fahrrad
 So 29.3. Anradeln (2, 3)
 So 5.4. Frühlingstour vom Heckengäu ins Strohgäu (1)

April

- So 5.4. Stuttgarter Panoramatur (3)
 Mi 8.4. Schubart-Radweg, Teil 1 (2)
 Mi 15.4. Stammtisch für Mitglieder und Interessierte
 Sa 18.4. Stadteittour Botnang (2)
 Sa 18.4. Stadteittour – Stuttgart Süd und Killesberg (2)
 Sa 18.4. Mountainbiken – über Stock und Stein für Einsteiger
 So 19.4. Zum Kirschblütentag nach Weilheim (2)
 So 19.4. Frühlingstour ins Ermstal (3)
 Mi 22.4. Mittwochstour im April (2)
 Sa 25.4. Fahrradreparaturkurs – Grundkurs
 Sa 25.4. Stadteittour Stuttgarter Nordwesten (2)
 So 26.4. Lauffen–Bietigheim (3)

Mai

- Fr 1.5. Sonnenaufgang auf dem Birkenkopf (2)
 Fr–So 1.–3.5. Kraut-und-Rüben-Radweg in der Pfalz (2)
 So 3.5. Stuttgart Alpin Grande (4)
 So 3.5. Wurmlinger Kapelle (3)
 Sa 9.5. Stadteittour Möhringen und Vaihingen (2)
 So 10.5. Vom Schwäbisch-Fränkischen Wald ins Neckartal (2)
 Mi 13.5. Themenabend: Einführung in Komoot zur Planung am PC und Navigation mit dem Smartphone
 Mi 13.5. Schubart-Radweg, Teil 2 (2)
 Sa 16.5. Zwei Radtouren anlässlich der Fahrradaktionstage (2)
 Sa 16.5. Saturday Bike Fever (2)
 So 17.5. RadSternfahrt Baden-Württemberg (1)
 Mi 20.5. Ride of Silence
 Mi 20.5. Stammtisch für Mitglieder und Interessierte
 Do 21.5. Pilgern nach Hohenberg und Wasseralfingen (2)
 Sa 23.5. Berg'nab und hoch zu Rössle (3)
 So 24.5. Täler, Wälder, Felder – rund um die Fildern (3)
 Mi 27.5. Mittwochstour im Mai (2)
 Sa 30.5. Stadteittour Zuffenhausen, Rot und Stammheim (1)

Juni

- Mo 1.6. Radpilgern nach Bodelshofen (2)
 Sa 6.6. Stadteittour Untere Neckarvororte (2)
 So 7.6. Schlössertour (2)

- Mi 10.6. Schubart-Radweg, Teil 3 (2)
 Do 11.6. Zu den Köhlern im Nassachtal (2)
 So 14.6. Durch das schöne Kinzigtal (2)
 Mi 17.6. Stammtisch für Mitglieder und Interessierte
 Sa 20.6. Mountainbiken – über Stock und Stein, anspruchsvoll
 Sa 20.6. Stadteittour Obere Neckarvororte (2)
 So 21.6. Einmal Rund und Thon (4)
 Mi 24.6. Mittwochstour im Juni (2)
 Fr 26.6. Fahrradreparaturkurs – Grundkurs
 Sa 27.6. Stadteittour Heumaden, Riedenberg und Sillenbuch (2)
 So 28.6. Zum Schönbuchturn (2)

Juli

- Sa 4.7. Fahrradreparaturkurs – Grundkurs
 Sa 4.7. Stadteittour Stuttgart-Ost (2)
 So 5.7. Zum Hohenneuffen und zum Breitenstein (4)
 Mi 8.7. ADFC-Infoabend
 Mi 8.7. Schubart-Radweg, Teil 4 (2)
 Sa 11.7. Mountainbiken: Fahrtechnik über Stock und Stein – Basiswissen
 So 12.7. Treue Weiber-Tour (2)
 Mi 15.7. Stammtisch für Mitglieder und Interessierte
 Sa 18.7. Fahrradreparaturkurs – Technikkurs
 Sa 18.7. Stadteittour Bad Cannstatt (2)
 Sa 18.7. Auf dem Jakobsweg von Schwäbisch Hall nach Winnenden (3)
 So 19.7. Über das Härtsfeld ins Brenztal (2)
 Mi 22.7. Mittwochstour im Juli (2)
 So 26.7. Höhepunkte auf der Schwäbischen Alb: Hohenneuffen (3)

August

- Sa 01.8. Radpilgern von Geislingen/Steige nach Ötlingen (2)
 Sa 01.8. Sommernachmittag – nach Esslingen (1)
 So 02.8. Tübingen – Rottenburg – Bodelshausen – Tübingen (3)
 Mi 12.8. Schubart-Radweg, Teil 5 (2)
 So 16.8. Lonetopf – Brenztopf – Kocherquelle (2)
 Mi 19.8. Stammtisch für Mitglieder und Interessierte
 So 23.8. Stuttgart Alpin Grande (4)
 Mi 26.8. Mittwochstour im August (2)
 So 30.8. Durchs Heckengäu entlang der Silberdistel (2)

September

- So 6.9. Wald und Reben (3)
 Mi 9.9. Schubart-Radweg, Teil 6 (2)
 Sa 12.9. Talkrabbeln am Feuerbach (FT)
 Sa 12.9. Tour de Hohenlohe (2)
 Mi 16.9. Stammtisch für Mitglieder und Interessierte
 So 20.9. Radweg Idyllische Straße, Teil 1 (3)
 Mi 23.9. Mittwochstour im September (2)
 Sa 26.9. Backofenfest im Freilandmuseum Wackerhofen (3)
 So 27.9. Radweg Idyllische Straße, Teil 2 (3)

Oktober/November/Dezember

- Sa 10.10. Mountainbiken – über Stock und Stein für Einsteiger
 So 11.10. Täler und Höhen im Strohgäu (2)
 Sa 17.10. Mountainbiken – über Stock und Stein, anspruchsvoll
 Mi 21.10. Stammtisch für Mitglieder und Interessierte
 Sa 24.10. Lichter der Großstadt (2)
 Mi 28.10. Mittwochstour im Oktober (2)
 Mi 11.11. ADFC-Infoabend
 Mi 18.11. Stammtisch für Mitglieder und Interessierte
 Mi 25.11. Bilderabend
 Mi 16.12. Stammtisch für Mitglieder und Interessierte

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



HEINZ BLASCHKE
 GRABMALE UND STEINWERK

Vormals Clappier • Gründungsmitglied des HGv seit 1891

**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

Mitglied der Innung des Deutschen Steinmetz- und Steinbildhauer-Handwerks

**NATUR
 STEIN**
 Hergestellt in Deutschland, daher ohne Kinderarbeit

naturwerkstein

Fahrradfreundlicher Betrieb mit sicheren Stellplätzen

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

#ch  se

ERFAHRUNG • ZIELSETZUNG
LEIDENSCHAFT • KOMPETENZ
**10
JAHRE**

**Verkauf.
Verleih. Service.**

 **Stromrad[®]**

Stromrad GmbH & Co. KG
Olgastraße 43
70182 Stuttgart

Telefon 0711 31953771
E-Mail info@stromrad.com
Internet www.stromrad.com