

# Stuttgarter RadRundbrief

## KIDICAL MASS IN STUTT GART



Foto: Thijs Lucas

Verkehrssicherheit:

**Vision Zero jenseits der StVO**

ADFC Stuttgart intern:

**Neuer Vorstand:  
Generationswechsel gelungen**



Aktiv werden...? [www.adfc.de/sei-dabei](http://www.adfc.de/sei-dabei)

 **BOSCH**

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 **ADFC kommentiert Pläne der Stadt Stuttgart**
- 6 **UA Mobilität – ein sachkundiger Bürger berichtet**
- 7 **„Vision Zero“ jenseits der StVO**
- 9 **Fahrradklima-Test 2020**

## TOUREN



- 11 **Doppelte Alpenquerung**
- 14 **Auf den Spuren der Reformation – Teil II**

## VERMISCHTES



- 16 **Der neue Vorstand des ADFC Stuttgart**
- 18 **Kidical Mass – die Kinder-Zweirad-Tour**
- 20 **Glosse: Fahrradzählstelle in Feuerbach – ein Schildbürgerstreich?**
- 21 **Tourenberatung / Schrotträder in Stuttgart**
- 22 **Stadtradeln 2020**
- 23 **Kaufberatung: Anschaffung eines neuen Fahrrads / Impressum**

### Liebe Stuttgarter ADFC-Mitglieder,

bisher haben Sie unsere RadRundbriefe, zuverlässig verteilt von unseren Fahrradkurierern, in gedruckter Form bekommen. Dem inzwischen mehrfach geäußerten Wunsch, nur noch **digital** versorgt zu werden, kommen wir gerne nach – eine kurze Notiz an [stuttgart@adfc-bw.de](mailto:stuttgart@adfc-bw.de) genügt. Sie erhalten den Link zu unserem nächsten RadRundbrief dann sofort nach Erscheinen per Mail.

### Liebe Leser\*innen, Radler\*innen,

bei der Mitgliederversammlung am 24. Februar wurde ich zum neuen Vorsitzenden des ADFC Stuttgart gewählt. Ich freue mich über das ausgesprochene Vertrauen und hoffe, die in mich gesetzten Erwartungen in den nächsten zwei Jahren erfüllen zu können. Ich möchte meinem Vorgänger Cornelius Gruner ausdrücklich für seine langjährige Arbeit im ADFC Stuttgart danken. Da Cornelius weiterhin im Vorstand ist, freue ich mich, auf seine jahrzehntelange Erfahrung zurückgreifen zu können.

Ich war selber Gründungsmitglied des Radentscheid Stuttgart und dort jahrelang aktiv, habe z. B. das Unterschriftensammeln koordiniert und stand innerhalb von sechs Monaten ca. 20 Wochenenden auf der Straße, um Unterschriften zu sammeln. Als Konsequenz dieses unglaublichen Kraftaktes (nur wer dabei war, weiß, wieviel Kraft und Energie es kostet, über 20.000 gültige Unterschriften für Radwege in Stuttgart zu bekommen) einer Gruppe von engagierten Bürger\*innen hat der Gemeinderat einen Zielbeschluss zur Fahrradstadt gefasst. Der Zielbeschluss hat dafür gesorgt, dass die Stadt jetzt deutlich mehr Geld und Personal für die Planung von Radinfrastruktur zur Verfügung hat. In der Stadtverwaltung gibt es inzwischen viele neue motivierte Leute mit guten Ideen. Dennoch muss sich auch weiterhin für jede Planung eine politische Mehrheit finden, damit sie beschlossen werden kann. Als Vorsitzender möchte ich mich in den nächsten zwei Jahren dafür einsetzen, dass sich für die geplanten Radverkehrsprojekte auch eine politische Mehrheit findet. Um diese Ziele zu erreichen, sollten wir den Schulterschluss mit anderen Radinitiativen (z. B. Zweirat), Verbänden (z. B. VCD) oder auch anderen Umweltverbänden suchen. Die Fahrradzählstellen in der Stadt Stuttgart geben uns Rückenwind. 2020 gab es ein Wachstum von über 30% an der König-Karls-Brücke gegenüber dem Vorjahr!

**Also: Gehen wir es an!**

Tobias Willerding

# ADFC kommentiert Pläne der Stadt Stuttgart

Wenn der Gemeinderats-Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik (STA) oder ein Bezirksbeirat Planungen beschließt, sind oft auf der städtischen Internetseite unter „Ratsdokumente“ die entsprechenden Pläne zu finden. Ende 2020 war dies bei drei Planungen der Fall, die auch eine Bedeutung für Radfahrer\*innen haben:

- Neugestaltung der Theodor-Heuss-Straße
- Kreisverkehr in Obertürkheim (Imweg / Otto-Hirsch-Brücken)
- Teile der Nordseestraße und der Schwieberdinger Straße in Zuffenhausen

## Theodor-Heuss-Straße bleibt Stadtautobahn – wenn auch mit Radwegen

Für die Radfahrer\*innen von besonderem Interesse ist die „Theo“, an der im Frühjahr Popup-Radfahrstreifen markiert wurden, die aber im Herbst wieder entfernt worden sind. Nun geht es um den geplanten Umbau. Die Parkplätze entfallen größtenteils, es soll je Richtung ein drei Meter breiter Radweg entstehen – mit Bordstein von den weiterhin zwei Kfz-Fahrbahnen je Richtung getrennt. Damit wird einerseits etwas für uns Radfahrer\*innen getan, andererseits wird die Chance vertan, wirklich eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs herbeizuführen. Auch sind einige Details verbesserungswürdig, unter anderem:

- Nach den jetzigen Plänen werden die Radfahrer\*innen weiterhin zu dicht an den schräg parkenden Polizeifahrzeugen vorbeigeführt.
- Am Ende an der Bolzstraße legt die dort geplante Markierung den Schluss nahe, dass Radfahrer\*innen nach rechts abbiegen müssen.
- Die Hauptradroute 4, Hauptbahnhof – Liederhalle – S-West – Botnang, ist nicht hinreichend berücksichtigt.
- Es wird die Chance vertan, die noch übrigen angrenzenden Einbahnstraßen im Hospitalviertel für den Radverkehr in Gegenrichtung zu öffnen.
- Werden die Pläne unverändert umgesetzt, wären außerdem die Verschwenkungen des Radwegs an Bushaltestellen recht stark und die Höhe des Radwegs über der Fahrbahn (Bordsteinhöhe) würde sich ständig ändern.

Zunächst im Bezirksbeirat Mitte wurde diesbezüglich ein erfreulicher Beschluss gefasst: Die sachkundigen Einwohner\*innen, darunter der ADFC, sollen bei der weiteren Detailplanung mitwirken können. Dies wurde auch im STA übernommen. Allerdings wurde im STA und im Bezirksbeirat die weiterhin bestehende Zweibahnigkeit für Kfz bestätigt.

## Kreisverkehr in Obertürkheim – Mängel an allen Zufahrten

Der Knoten Imweg / Göppinger Straße / Otto-Hirsch-Brücken soll in einen Kreisverkehr umgebaut werden. Das ist an sich nicht schlecht – wenn er richtig gebaut wird; nämlich so, dass die Kfz nicht durchrasen können und sie die Radfahrer\*innen nicht zu knapp überholen. Es kommt dabei aber auf jedes Detail an.

Zusammen mit dem Bau des Kreisverkehrs sollen auch die benachbarten Straßenstücke neu gestaltet werden. Direkt am Kreisverkehr sind die Zufahrten nicht so schmal geplant wie erforderlich, damit einfahrende Radfahrer\*innen nicht überholt und geschnitten werden können. Auch an den angrenzenden Straßenstücken gibt es Mängel.

Am Imweg sind bergauf ein schmaleres Gehweg und ein Schutzstreifen geplant. Bergab ist nichts geplant, dort gibt es weiterhin keine Radverkehrsanlage. Da mit einem Schutzstreifen dem Radverkehr nicht wirklich geholfen ist, wäre hier aus Sicht des ADFC ein breiterer Gehweg sinnvoller. Die Straße ist im Gegensatz zur parallel verlaufenden Hafenbahnstraße nicht als Kreisstraße o. ä. klassifiziert. Daher könnte man sie zu einer Nebenstraße umfunktionieren, die für den Kfz-Verkehr nur noch lokale Bedeutung hat, inklusive Tempo-30-Regelung.



Von oben nach unten:

Hier ließ es sich im Sommer 2020 gut Rad fahren:  
Pop-up-Radstreifen auf der Theo.

Diese Abzweigung in Obertürkheim soll in einen  
Kreisverkehr umgebaut werden.

An der Göppinger Straße ist ein neuer Fahrbahnnteiler geplant, der zwar etwas Begrünung bringt, aber Platz nimmt, der für Radverkehrsanlagen erforderlich ist. Bergab ist keine Radverkehrsanlage vorgesehen, bergauf ein Radfahrstreifen. Aufgrund des Fahrbahnnteilers ist aber verstärkt damit zu rechnen, dass Radfahrer\*innen zu dicht überholt werden.

Auf den Otto-Hirsch-Brücken ist ebenfalls mehr möglich als die geplanten Radfahrstreifen, die gerade eben den ERA-Anforderungen entsprechen (1,85 m Breite). So sind zum Beispiel die Fahrspuren in der Planung mit 3,25 m Breite recht großzügig bemessen.

Der STA ließ an der Planung jedoch nichts ändern, sondern beschloss ihn ohne Aussprache.

### Schwieberdinger Straße und Nordseestraße in Zuffenhausen – regiert dort Porsche?

Zwei Pläne wurden dem STA vorgestellt: ein Plan für die Schwieberdinger Straße mit dem Knotenpunkt Nordseestraße und dem Abschnitt von dort bis kurz vor den Porscheplatz. Der andere umfasst die Nordseestraße zwischen Schwieberdinger Straße und Otto-Dürr-Straße bzw. Borkumstraße, inklusive dem Knotenpunkt.

Extrem autogerecht ist der Knotenpunkt Schwieberdinger Straße / Nordseestraße geplant. Wie bereits vorhanden, gibt es breite Rechtsabbiegespuren aus der und in die Nordseestraße mit großem Radius, so dass schnell gefahren werden kann. Der Fußgängerüberweg über die Nordseestraße ist entsprechend verwinkelt, da er die einzelnen Abbiegefahrbahnen jeweils rechtwinklig quert. Die Fußgänger\*innen sollen also Umwege gehen, damit es die Auto- und Lkw-Fahrer\*innen extrem leicht haben. Und die Radfahrer\*innen sind im Knoten gar nicht berücksichtigt. Wer geradeaus fahren möchte, muss lange Zeit links der langen Rechtsabbiegespur fahren und wird dementsprechend rechts oder gar auf beiden Seiten gleichzeitig überholt. Eine Planung wie aus den 1950er- oder 1960er-Jahren.

Die Schwieberdinger Straße bleibt so ausgebaut, dass möglichst viele Kfz nach Zuffenhausen einfahren können. Sie ist je Richtung zweibahnig, stadteinwärts besteht zusätzlich eine Busspur. Es werde geprüft, ob diese für den Radverkehr freigegeben werden könne, heißt es im Beschlussantrag der Stadtverwaltung. Ansonsten, insbesondere stadtauswärts, bleibt es wohl beim Gehweg mit Rad frei. Das heißt, Radfahrer\*innen dürfen darauf nur Schrittgeschwindigkeit fahren.

Auch in der Nordseestraße gibt es stadteinwärts eine Busspur – hier ist die Freigabe für den Radverkehr zumindest bereits vorgesehen. Stadtauswärts gibt es auch nur einen Gehweg (Rad frei), wobei dort (faktisch außerorts, außer an den Bushaltestellen und deren Zuwegen) eine gemeinsame Führung mit Fußgängern aber weniger problematisch ist.

Was hier nicht geplant ist: An der Nordseestraße zwischen der Otto-Dürr-Straße und Korntal werden Radverkehrsanlagen benötigt. Dies wäre ein ganz wichtiger Lückenschluss.

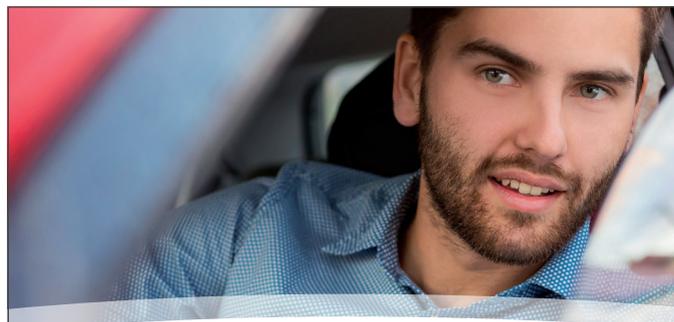
Erschreckend ist, dass eine solche Vorlage den STA mit nur zwei Gegenstimmen passieren konnte. Man kann sich schon fragen, ob der Zielbeschluss zur Fahrradstadt eigentlich jemals ernst genommen wurde und wird.

Frank Zühlke



Oben:

Künftig wird es hier in der Mitte noch eine Spur mehr geben: Nordseestraße / Schwieberdinger Straße in Zuffenhausen.



**stadtmobil**  
carsharing

Ich habe immer  
das passende  
Begleitfahrzeug  
für meine Touren.



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

# UA Mobilität

## – ein „sachkundiger Bürger“ berichtet

Es ist nun fast zweieinhalb Jahre her, dass der Stuttgarter Radentscheid mit 35.249 Unterschriften an die Stadt übergeben worden ist. Dem Radentscheid folgte am 21. 2. 2019 ein Zielbeschluss im Gemeinderat, „Stuttgart zu einer fahrradfreundlichen Stadt machen“. In unserem Frühjahrs-RadRundbrief 2019 kann man den Antrag zu diesem Zielbeschluss in ganzer Länge nachlesen ([www.adfc-bw.de/stuttgart/rad-rundbrief/](http://www.adfc-bw.de/stuttgart/rad-rundbrief/)).

Der letzte von 18 Punkten des Zielbeschlusses lautete: „Im Unterausschuss Mobilität (UA 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.“

Wie wurde das nun umgesetzt? Wer sind die „sachkundigen Bürgerinnen und Bürger“?

Den Unterausschuss Mobilität gab es schon länger. In dem beratenden, nicht beschließenden(!) Gremium saßen bisher nur Vertreter\*innen der Gemeinderatsfraktionen. Auf der Suche nach den Sachkundigen (offiziell „sachkundige Einwohnerinnen und Einwohner“) hat man sich an die einschlägigen Fahrrad-Lobby-Organisationen gewandt, also an „Zweirat“, das Radforum, den Radentscheid, den VCD, die Radgruppe der Naturfreunde sowie den ADFC. Jede Gruppe hat nun eine Vertreter\*in plus Stellvertreter\*in nominiert. Für den ADFC ist Cornelius Gruner, stellvertretend Tobias Willerding dabei. Darüber hinaus sind wir mit Frank Zühlke für das Radforum vertreten. Die sachkundigen Einwohner\*innen wurden offiziell vom Gemeinderat bestätigt. Verbunden damit sind Pflichten gemäß der Gemeindeordnung des Landes, z. B. eine Verschwiegenheitspflicht.

Gestartet haben wir am 24. 9. 2019 mit einer Vorbesprechung gemeinsam mit der Stadtverwaltung (Stadtplanungsamt, Straßenverkehrsbehörde und Tiefbauamt). Vorstellungen und Erwartungen wurden ausgetauscht und die erste Sitzung des UA Mobilität am 22. 10. 2019 vorbereitet.

Schnell wurde dabei klar, dass eigentlich zwei Sitzungen im Jahr nie ausreichen, um mit konstruktiver Zusammenarbeit Fortschritte für Radfahrende zu erreichen. Deshalb wurden unabhängig von den öffentlichen (Fahrrad-)Sitzungen des UA Mobilität weitere Zusammenkünfte zwischen der Stadtverwaltung und uns sachkundigen Einwohner\*innen vereinbart.

Die erste offizielle Sitzung des UA Mobilität am 22. 10. 2019 war relativ unspektakulär. Uns wurde ein Bericht zum Radverkehrsförderprogramm vorgestellt. Die nächste geplante Sitzung am 24. 3. 2020 fiel Corona zum Opfer, ebenso weitere interne Treffen mit der Stadtverwaltung. Die am 7. 7. 2020 geplante Sitzung des UA Mobilität Radverkehr wurde vom Gemeinderat dann einfach mal mit anderen Themen „belegt“. Leider wurde die Möglichkeit von Videokonferenzen erst im zweiten Lockdown ergriffen.

Erst am 7. 10. 2020 gab es wieder ein internes Treffen (unter Berücksichtigung aller AHAL-Regeln). Vorbereitet wurde dabei die geplante UA-Mobilität-Sitzung am 20. 10. 2020 – und die hat dann auch tatsächlich stattgefunden, fast ein Jahr nach der ersten Sitzung. Es ging um Radunfälle, um die externe Projektsteuerung für die Stuttgarter Radverkehrsplanung durch Drees und Sommer und um den „Stuttgarter Qualitätsstandard“ für Radverkehrsanlagen.

### Ein „Stuttgarter Standard“ und drei AGs

Der „Stuttgarter Qualitätsstandard“ für Radverkehrsanlagen, oft auch „Stuttgarter Standard“ genannt, war und ist wichtiger Bestandteil des zum Teil auch über E-Mail geführten Dialogs mit der Stadtverwaltung. Die Forderung dazu (gemäß Punkt 3 des Zielbeschlusses) lautete, dass Projekte in den „Qualitätsstandards im Sinne der Ziele des Radentscheids“ geplant und gebaut werden müssen. Diese Qualitätsstandards waren im Radentscheid noch nicht in allen Punkten ausformuliert – das war (und ist) also unbedingt erforderlich.

Nun sollte es eigentlich Schlag auf Schlag gehen. Nächste interne Sitzung 24. 11. 2020, nächster UA Mobilität-Termin zwei Wochen später – doch der fiel dann schon wieder Corona zum Opfer. Beim seitens der Stadtverwaltung sehr gut vorbereiteten Termin am 24. 11. 2020 – gerade noch vor dem zweiten Lockdown – wurde vereinbart, die Zusammenarbeit in drei Arbeitsgruppen zu verlagern:

1. AG Vorplanung: Besprechung über aktuelle Planungen im Radverkehr. Federführend ist das Stadtplanungsamt.
2. AG Sicherheit: Besprechung über aktuelle Themen der Verkehrssicherheit im Radverkehr, Stand der Sicherheitskampagne. Federführend ist die Straßenverkehrsbehörde in Zusammenarbeit mit der Polizei.
3. AG infrastrukturelle Verbesserungen (im Bestand). Federführend ist das Tiefbauamt. Diese AG ersetzt die bisherige bilaterale AG Rad zwischen dem ADFC und der Stadtverwaltung.

Die bisherigen Auftaktveranstaltungen der AGs (inzwischen kann die Stadt auch Videokonferenzen ...) verliefen sehr konstruktiv und geben Hoffnung auf eine produktive Zusammenarbeit. Darüber hinaus wird in kleiner Runde weiter am „Stuttgarter Standard“ gearbeitet. Die Qualitätsstandards sollen jedoch bald fertiggestellt und ausformuliert sein. Außerdem ist ein sachkundiger Einwohner in der Jury für die Auswahl von Fahrradgaragen.

Wir hoffen sehr, dass Corona nicht weiter die Zusammenarbeit mit Stadtverwaltung und Kommunalpolitik ausbremst und dass die Arbeit im Unterausschuss Mobilität zu sicht- und spürbaren Verbesserungen im Radverkehr führt.

Cornelius Gruner

**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](http://www.zweirad-walz.de)

\*ausgenommen reduzierte Ware, Bücher und Zeitschriften

# Vision Zero

## oder warum die Straßenverkehrsordnung (StVO) als Maßstab für die Verkehrssicherheit nicht ausreicht.

Mein ganzes Berufsleben habe ich mich mit Sicherheit beschäftigt. Nicht unbedingt mit der Sicherheit im Straßenverkehr – die hat mich etwa genauso lang „nebenberuflich“ beim ADFC beschäftigt. Beruflich war ich als Sachverständiger für Aufzüge und Krananlagen beim TÜV unterwegs. Meine Aufgabe war, die vorgeschriebenen Prüfungen an den Anlagen durchzuführen. Zu den Aufgaben gehörten natürlich auch Schadens- und Unfallgutachten – nur die waren wirklich sehr selten. In der Technik gibt es eben vergleichsweise wenig Unfälle. Die „Vision Zero“, also null Unfälle, ist dort eigentlich keine Utopie mehr. Ganz anders im Straßenverkehr, was angefügter Vergleich vereinfacht darstellt (die Zahlen beziehen sich auf das Jahr 2015; andere Jahre liefern ähnliche Ergebnisse): siehe Tabelle unten:

Zugegeben – der Vergleich ist in mehrfacher Hinsicht sicher nur eingeschränkt zulässig. Hinsichtlich des Unfallgeschehens PKW ist die Darstellung stark vereinfacht, da die Relation PKW-Bestand/Unfallgeschehen ohne Einbeziehung von LKW-, Rad- und Fußverkehr sehr unvollständig ist. Auch sind die Systeme nur schwer vergleichbar. Trotzdem, warum gibt es pro 100.000 PKW im Straßenverkehr das 206fache an Verletzten und das 14fache an Toten?

Was läuft in der Technik anders als im Straßenverkehr?

Die Entwicklung Richtung „Vision Zero“ hat in der Technik etwa 100 Jahre in Anspruch genommen. Es gibt zwar wenig Zahlenmaterial aus früheren Zeiten. Dampfkesselunfälle, die die Sicherheitsdebatte in der Technik angestoßen haben, hatten hochgerechnet Anfang des letzten Jahrhunderts ähnliche Raten an Toten und Verletzten, wie heute Straßenverkehrsunfälle.

Worin liegt nun der Unterschied? In der Technik haben sich innerhalb der letzten Jahrzehnten nicht nur die Regelwerke geändert, sondern vor allem ist die Betrachtungsweise für den Umgang mit Gefahren eine grundlegend andere geworden. Und die ist dem kompletten Regelwerk übergeordnet. Es sind diese grundlegenden Sicherheitsbetrachtungen, die der Straßenverkehrsordnung fehlen – das macht den Unterschied. Hier nun der Versuch, dies anhand

der europäischen Maschinenrichtlinie MRL 2006/42/EG zu erklären. Eine europäische Richtlinie ist bindend. Von den darauf basierenden Regelwerken (Normen) kann abgewichen werden, wenn man schlüssig darlegen kann, wie die gleiche Sicherheit der übergeordneten Richtlinie erreicht werden kann (auch das ist ein Unterschied zur StVO).

Im Folgenden einfach mal „Maschine“ durch „Verkehrsinfrastruktur“ ersetzen ...

Aus der Maschinenrichtlinie MRL 2006/42/EG: „Der Hersteller einer Maschine (...) hat dafür zu sorgen, dass eine Risikobeurteilung vorgenommen wird (...). Die Maschine muss dann unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Risikobeurteilung konstruiert und gebaut werden.

Dabei sind zu berücksichtigen:

- bestimmungsgemäße Verwendung und jede vernünftigerweise vorhersehbare Fehlanwendung
- Gefährdungssituationen sind zu ermitteln
- Risiken sind abzuschätzen unter Berücksichtigung der Schwere möglicher Verletzungen oder Gesundheitsschäden und der Wahrscheinlichkeit ihres Eintretens
- die Risiken sind zu bewerten
- die Gefährdungen sind auszuschalten oder durch Anwendung von Schutzmaßnahmen die mit diesen Gefährdungen verbundenen Risiken in der festgelegten Rangfolge zu mindern.

Bei der Wahl der angemessensten Lösungen muss der Hersteller folgende Grundsätze anwenden, und zwar in der angegebenen Reihenfolge:

1. Beseitigung oder Minimierung der Risiken so weit wie möglich
2. Ergreifen der notwendigen Schutzmaßnahmen gegen Risiken, die sich nicht beseitigen lassen
3. Unterrichtung der Benutzer über die Restrisiken persönliche Schutzausrüstung (damit keiner meint, man könne auf technische Schutzmaßnahmen verzichten, weil der Nutzer sich selbst schützt).“

Unfallgeschehen Pkw				
Bestand	Verletzte	Tote	Verletzte/100.000	Tote/100.000
44.403.124	393.432	3.459	886	7,8
Unfallgeschehen Aufzug (Fahrstuhl)				
Aufzugsbestand	Verletzte	Tote	Verletzte/100.000	Tote/100.000
534.229	23	3	4,3	0,6

Die Straßenverkehrsordnung ist ein starres Regelwerk ohne vorgelagerte Sicherheitsbetrachtung. Es fehlt zum Beispiel die Berücksichtigung der „vernünftigerweise vorhersehbaren Fehlanwendung“. Dem versucht man zwar durch Verkehrsüberwachung Rechnung zu tragen. Ohne die Blitzer im Abstand von 250 Metern auf der Cannstatter Straße würde das Tempolimit von 50 km/h hier nie funktionieren. Umgekehrt wäre der Schutzstreifen in der Böblinger Straße durch Kaltental bei der Berücksichtigung einer Sicherheitsbetrachtung analog der Maschinenrichtlinie nie vorstellbar. Die Straßenparker wären entfernt worden. Auch Verkehrsschilder, die nur Pseudosicherheit vorgaukeln, entsprechen nicht dem Denkansatz. Dazu gehören zum großen Teil die Gehweg/Radfrei-Schilder. Sie bieten eigentlich keinerlei höhere Sicherheit. Dass auf der sehr übersichtlichen, vier Meter breiten Östfeldbrücke keine Radfahrenden (auch nicht die, die solche Schilder angeordnet haben) wirklich immer Schrittgeschwindigkeit fahren, ist „vernünftigerweise vorhersehbar“.

Wir brauchen eine strukturelle und systematische Verkehrssicherheitsarbeit, die das Ziel "Vision Zero" fest im Blick hat.

Wie dies gehen kann, zeigt die Industrie, wo schwere Unfälle wirklich nicht mehr zum Alltag gehören und jeder Unfall, der doch auftritt, systematisch analysiert wird, um dessen Ursachen/Auslöser zu identifizieren und Maßnahmen zu ergreifen, das Risiko für diese Unfälle zu senken.

Die alleinige Betrachtung der StVO reicht dazu nicht aus! Wir brauchen eine sichere Radverkehrsinfrastruktur. Nur so kann der Radverkehrsanteil gesteigert werden. Und die „Vision Zero“ muss keine Utopie bleiben.

Aufräumen möchte ich aber auch mit dem in der Fahrradblase weit verbreiteten Irrglauben, bei einer sicheren Radverkehrsinfrastruktur könne man auf „persönliche Schutzausrüstung (PSA)“ wie Helm oder helle Kleidung bei Dunkelheit verzichten. Nicht ohne Grund gibt es in der Technik die klare Abgrenzung zwischen Maschinensicherheit und Arbeitsschutz – zwei Seiten der selben Medaille, die gemeinsam zum hohen Sicherheitsniveau beitragen. Kaum ein Bauarbeiter ist auf einer verantwortungsvoll eingerichteten Baustelle ohne Helm, Sicherheitsschuhe und Warnweste anzutreffen – obwohl alle Baumaschinen hochsicherheitstechnisch mit Überlasteinrichtungen, Warnleuchten, Warnsignalen etc. ausgerüstet sind. Und wer es immer noch nicht glauben will, schaue sich das Foto an: Es ist der Helm eines sehr guten Freundes – nicht etwa nach der Begegnung mit einem SUV, sondern nach der Kollision mit einem freilaufenden Hund auf einem von Radfahrern stark frequentierten Waldweg. Da hilft die beste Radverkehrsinfrastruktur nichts – selbst, wenn ein „baulich getrennter“ Fußweg parallel da gewesen wäre. Auch eine Debatte, erst eine sichere Radverkehrsinfrastruktur, dann ggf. „PSA“, ist nicht zielführend. Es gibt nur einen einzigen Grund, der gegen eine generelle Helmpflicht spricht: Die Erfahrungen z. B. aus Australien zeigen, dass dadurch der Radverkehrsanteil und damit auch die Verkehrssicherheit für Radfahrer im Allgemeinen sinkt. Im Gegensatz zum Bauarbeiter haben Radfahrende die Wahl des Verkehrsmittels ... und das sollte immer noch das Fahrrad bleiben – mit oder ohne Helm.

Für persönliche Schutzausrüstung ist jeder selbst verantwortlich – für eine sichere Infrastruktur die öffentliche Hand!

Cornelius Gruner



#### Links:

Helm nach Kollision mit Hund – eine bessere Radinfrastruktur hilft halt nicht immer.

# RADSPORT MAYER

— DIE KOMPETENZ IN STUTTGART —

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

[www.radsport-mayer.de](http://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](mailto:radundreisen@t-online.de)  
[www.radundreisen.de](http://www.radundreisen.de)

# Fahrrad- klima-Test 2020

Der Fahrradklima-Test des ADFC von 2020 liegt vor. Um das grundlegende Ergebnis gleich vorwegzunehmen – viel getan hat sich im Vergleich zum letzten Fahrradklima-Test im Jahr 2018 nicht viel. Die Gesamtnote bundesweit ist nach wie vor eine vier (oder genauer 3,9). Aber vielleicht ist es schon ein Erfolg, wenn der Abwärtstrend der Jahre zuvor gestoppt ist oder – was die Städte mit mehr als 500.000 Einwohnern betrifft – sich minimal umgekehrt hat (2018: im Durchschnitt 4,08, jetzt: 4,02).

Weitere bundesweite Ergebnisse, Analysen und Kommentare sind unter [www.fahrradklima-test.adfc.de](http://www.fahrradklima-test.adfc.de) zu finden.

## ... und Stuttgart?

Nun, Stuttgart hat sich von einer fast klaren Vier minus (4,23 im Jahr 2018) nur unwesentlich auf 4,16 verbessert. Andere Städte im Bundesgebiet haben da größere Sprünge gemacht. So ist es auch nicht verwunderlich, dass Stuttgart unter den Städten mit mehr als 500.000 Einwohnern von Platz 10 auf Platz 11 von 14 abgerutscht ist.

Dennoch lohnt es sich, das Stuttgarter Ergebnis genauer zu betrachten, und zwar vor dem Hintergrund des Radentscheids im Dezember 2018 und dem darauf folgenden Zielbeschluss des Gemeinderates vom Februar 2019, der da heißt: „Stuttgart zu einer fahrradfreundlichen Stadt machen“.

Im Prinzip gibt es dann zwei Interpretationsmöglichkeiten:

- Trotz Radentscheid und Zielbeschluss sind (fast) zwei Jahre nahezu nutzlos verstrichen, ohne dass sich für den Radverkehr in Stuttgart etwas wesentlich verbessert hat.
- Die im Zielbeschluss festgelegten Forderungen für den Radverkehr haben die Messlatte deutlich höher gelegt, so dass trotz einzelner Verbesserungen der negative Gesamteindruck und die Unzufriedenheit der Radlerszene bleibt.

„Ich wünsche mir, einfach aufs Rad zu steigen und mit der gleichen Selbstverständlichkeit als Verkehrsteilnehmerin bedacht zu werden wie wenn ich das Auto nehme. Ich wünsche mir, angstfrei Fahrrad zu fahren, das ist in Stuttgart leider mitnichten so!“

Die Aufzüge an S-Bahnhöfen sollten fahrradtauglich sein und nicht so oft defekt.

Stuttgart	2018	2020	
Anzahl Interviews	1.340	1.644	↑
Rang auf Bundesebene (>500.000 Einw.)	10/14	11/14	↓
Gesamtbewertung	4,23	4,16	↔
Fahrrad- und Verkehrsklima (F1...5)	4,3	4,1	↔
Stellenwert des Radverkehrs (F6...10)	4,7	4,5	↔
Sicherheit beim Radfahren (F11-17)	4,5	4,6	↓
Komfort beim Radfahren (F18...22)	4,4	4,4	→
Infrastruktur Radverkehrsnetz (F23...27)	3,3	3,3	→
F1 Spaß oder Stress	4,1	4,1	→
F2 Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	4,6	4,5	↔
F3 Radfahren durch Alt und Jung	4,2	3,9	↔
F4 Werbung für das Radfahren	4,4	4,0	↑
F5 Medienberichte	4,2	4,2	→
F6 Fahrradförderung in jüngster Zeit	4,2	3,9	↔
F7 Falschparkerkontrolle auf Radwegen	5,2	5,0	↔
F8 Reinigung der Radwege	4,4	4,2	↔
F9 Ampelschaltungen für Radfahrer/innen	5,0	5,0	→
F10 Winterdienst auf Radwegen	4,5	4,3	↔
F11 Sicherheitsgefühl	4,8	4,8	→
F12 Konflikte mit Fußgängern	4,2	4,2	→
F13 Konflikte mit Kfz	4,8	4,8	→
F14 Hindernisse auf Radwegen	4,7	4,7	→
F15 Fahrraddiebstahl	3,5	3,6	↓
F16 Fahren auf Radwegen und Radf.-streifen	4,8	4,8	→
F17 Fahren im Mischverkehr mit Kfz	4,9	4,9	→
F18 Breite der Wege für Radfahrer/innen	4,9	5,0	↓
F19 Oberfläche der Wege für Radfahrer/innen	4,2	4,3	↓
F20 Abstellanlagen	4,2	4,2	→
F21 Führung an Baustellen	5,0	5,0	→
F22 Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr	3,5	3,3	↔
F23 Erreichbarkeit Stadtzentrum	3,5	3,5	→
F24 zügiges Radfahren	4,0	3,9	↔
F25 geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	2,7	2,7	→
F26 Wegweisung für Radfahrer	3,7	3,6	↔
F27 Öffentliche Fahrräder	2,6	2,5	↔
Rang TN/EW im Bundesvergleich (alle Orte)		858/1024	
Rang TN/EW im Landesvergleich		147/164	

Es fehlt ein faires Radnetz/Radwege. Fahrradstraßen sind oft für Autos freigegeben.

Zu wenig Fahrradwege. Enden oft ohne Warnung und wo es weitergeht. Mit Kindern lebensgefährlich.

Es lohnt sich außerdem, einzelne Punkte aus der Bewertung herauszugreifen:  
 Wer sich schon mal auf der Hauptradrouten 1 an der Ampel Waldeck (Spurwechsel) oder der Ampel Matthäuskirche die Beine in den Bauch gestanden hat, um den tröpfchenweise vorbeifahrenden Autos hinterherzuschauen, der findet die Note 5 für Ampelschaltungen fast noch geschmeichelt. Und getan hat sich da in den letzten Jahren, bis auf die Ampel bei der Seilbahn, nichts – rein gar nichts.

Dass in Sachen Winterdienst ein Aufwärtstrend konstatiert wurde, lag sicher daran, dass die Umfrage Ende November beendet war – die Probleme kamen später.

Nicht erklärbar ist, warum sich die Fahrradmitnahme im ÖPNV verbessert haben soll: Die Sperrzeiten sind die gleichen, die SSB weigert sich weiterhin beharrlich, in ihren Bussen Fahrräder (zu festgelegten Zeiten und Strecken) mitzunehmen, und der neue, deutlich größere Vorstellwagen der Zacke ist auch noch nicht auf den Schienen.

Ein bisschen anders sieht es bei Baustellen aus. Inzwischen werden häufiger Umleitungen angeboten und (leider manchmal auch fehlerhaft) ausgeschildert. Dass man dafür auch mal die überbreiten Fahrspuren des MIV in Beschlag nehmen kann – dafür fehlt bis heute die Bereitschaft.

Neu ist, dass auch der Einfluss von Corona auf den Radverkehr abgefragt wurde. Und siehe da – Stuttgart, kann es, wenn es will, auch besser: Immerhin eine 3,3 erreicht die Stadt Stuttgart hier und steigt mit Blick auf ihre Aktivitäten während Corona auf Platz 4 von 14. Beigetragen haben dazu sicher die beiden Pop-up-Bikelanes auf der Theo und in der Holzgartenstraße. Und vielleicht wäre die Bewertung noch besser ausgefallen, hätte man nicht die PBL in der Theo gegen Ende des Befragungszeitraums wieder abgebaut.

Insgesamt gibt es sehr viel Luft nach oben. Stuttgart ist mindestens genauso weit davon entfernt, „Fahrradstadt“ zu werden, wie die Bundesrepublik „Fahrradland“.

Es bleibt also noch viel zu tun!

Cornelius Gruner

Mitnahme von Fahrrädern für Pendler in den Stosszeiten erlauben.

Charlottenplatz benötigt eine Fahrradbrücke!

Legalisiert mehr Mountainbike-Trails!!!!

Corona	
Anzahl Interview	1644
Rang Gesamt-Bewertung Corona und Radfahren	4/14
Gesamt-Bewertung Corona & Radfahren	3,28
handfeste Rad-Signale (Pop-up-BikeLane & Co)	3,6
Politiker haben Radfahren entdeckt	3,9
lokalen Medien empfehlen Rad	3,4
Menschen haben neue Rad-Ziele entdeck	3,1
Bedeutung des Fahrrads gestiegen	2,5
Rang Gesamtbewertung (Standardfragen)	11/14
Gesamtbewertung (Standardfragen)	4,16
Differenz	-0,9

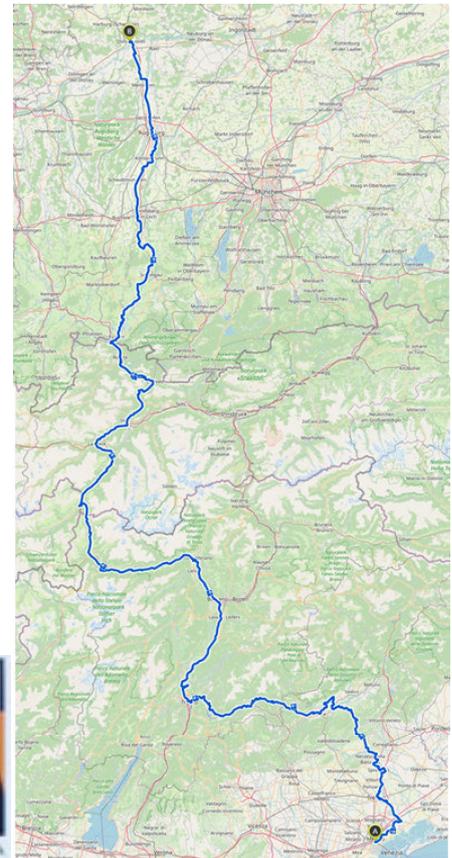
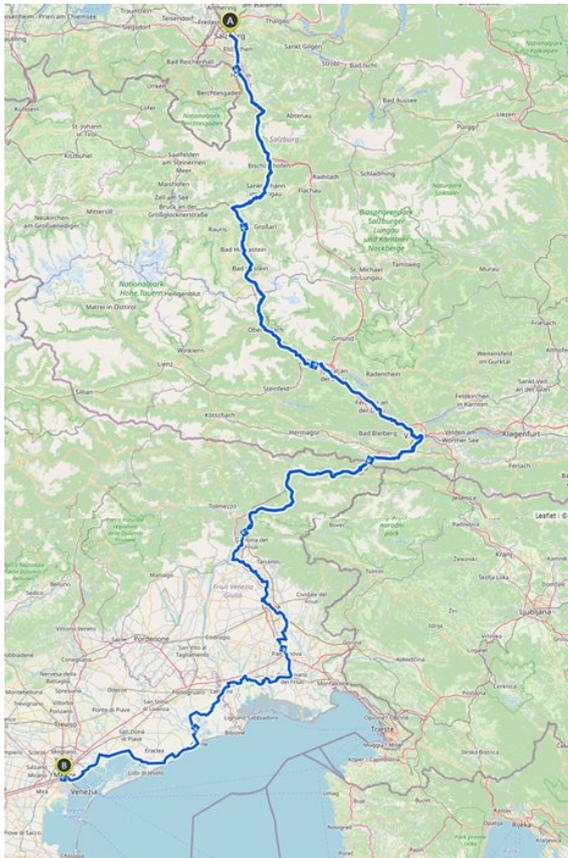
Macht mal was!

Ich habe kein Verständnis dafür, dass regelmäßig der Radweg am Neckar wegen Baustellen wochenlang im Sommer gesperrt wird.

Feuerbach Bahnhof: Eigene Unterführung für Radfahrer dringend nötig. Kein Schnellweg aus Richtung Weilimdorf.



# Doppelte Alpenquerung: Alpe Adria Radweg und Via Claudia Augusta



Datum	Etappe	km	HM
15.8.2020	Salzburg – Bischofshofen	57	630
16.8.2020	Bischofshofen – Obervellach	77	1180
17.8.2020	Obervellach – Villach	76	630
18.8.2020	Villach – Gemona del Friuli	102	910
19.8.2020	Gemona del Friuli – Cervignano del Friuli	92	510
20.8.2020	Cervignano del Friuli – Jesolo	102	420
21.8.2020	Jesolo – Mestre (Venedig)	45	330

Datum	Etappe	km	HM
22.8.2020	Mestre (Venedig) – Pieve di Soglio	87	770
23.8.2020	Pieve di Soglio – Lamon	80	1860
24.8.2020	Lamon – Trento	82	1480
25.8.2020	Trento – Merano	91	500
26.8.2020	Merano – Pfunds	112	2080
27.8.2020	Pfunds – Reutte	111	1450
28.8.2020	Reutte – Königsbrunn	121	750
29.8.2020	Königsbrunn – Donauwörth	64	440

Abb. 1 und 2

Seit Jahren war es ein Traum, einmal sowohl die Alpe Adria als auch die Via Claudia Augusta zu fahren; die entsprechenden Bikeline-Führer standen schon aus der vordigitalen Zeit im Regal. Als der Ruhestand nahte, war klar – dies sollte eines der ersten größeren Projekte werden. Dabei war die Überlegung bestimmend, dass man das machen muss, solange es körperlich noch geht.

Als ich im Winter 2019/20 im Freundeskreis von den Planungen erzählte, bekundeten zwei Freunde unerwartet Interesse, auch einmal mit dem Fahrrad über die Alpen fahren zu wollen.

Ich stellte die beiden Radwege vor. Die Freunde entschieden sich für die Alpe Adria.

Der Alpe Adria-Radweg führt von Salzburg nach Grado. Die Tour sollte aber auf jeden Fall in Venedig enden und die zur Verfügung stehende Zeit war auf sieben Etappen beschränkt. So beschlossen wir, in Udine den Radweg zu verlassen und direkt nach Venedig zu fahren. Da ich mehr Zeit hatte, fasste ich den Plan, mich allein von Venedig aus zur Via Claudia Augusta durchzuschlagen, die auch nicht in Venedig endet, und auf dieser nach Donauwörth zu fahren (Abb. 1 und 2).

Abb. 3: Salzburg an der Salzach



Abb. 4: An der Drau



Abb. 5: Schöne Landschaft im Friaul



Abb. 6: Marktplatz von Udine



Abb. 7: In Caorle am Strand



Abb. 8: Blick über die Lagune nach Venedig



Die Vorbereitungen waren schon abgeschlossen, als die durch Corona bedingten Einschränkungen kamen. Wir mussten aber nur bei einem Quartier in Italien umbuchen.

Nach einer entspannten Zugfahrt starteten wir am 15. August 2020 bei herrlichem Wetter von Salzburg zu unserer Alpenquerung (Abb. 3). Auf dem schönen Tauernradweg radelten wir an der Salzach entlang bis Bischofshofen. Mit dem Lueg-Pass (552 m) war nur eine geringfügige Steigung zu überwinden. Hier überraschte uns auch ein kurzer Regenschauer. Die über der Passhöhe thronende Burg Hohenwerfen konnte man erst nach der Abfahrt beim Zurückschauen gut sehen.

Bis kurz vor Lend fuhren wir am zweiten Tag weiter auf dem Tauernradweg. Jetzt bogen wir ab in das Tal der Gasteiner Ache und kamen zu dem wohl anstrengendsten Teil der Alpe Adria, nämlich der Fahrt durch das Gasteiner Tal bis Bad Gastein und dann weiter zum Tauerntor. Die heftigsten Steigungen sind in dem Ort Bad Gastein zu überwinden, der von Ferne eine malerische Kulisse abgibt, die sich aber aus der Nähe als vergangene Herrlichkeit entpuppt. Die Tauern kann man mit dem Mountainbike wohl auch überqueren. Wir bewältigten aber das Bergmassiv wie vorgesehen bequem in wenigen Minuten Bahnfahrt durch den Tauerntunnel. Der Tag endete mit einer grandiosen Abfahrt vom Tauerntor nach Obervel-lach.

Im Tal der Möll fuhren wir am dritten Tag bis Möllbrücke, wo die Möll in die Drau mündet. Auf dem Drauradweg (Abb. 4) kamen wir über Spittal nach Villach.

Am vierten Tag ging es an dem Fluss Gail aus Villach hinaus. Ab Gailitz verläuft die Alpe Adria entlang des dort in die Gail mündenden Flusses Gailitz, der nach dem Überqueren der Grenze nach Italien Slizza heißt. Der Weg steigt sanft an. Ab Tarvisio wird es etwas steiler. Auf einer alten Bahntrasse lässt sich die Steigung bis Ugovizza aber gut bewältigen. Jetzt folgt weiter auf der Bahntrasse eine 40 Kilometer lange Abfahrt, die schon etwas Besonderes ist. Man fährt dabei durch zahlreiche Naturtunnel, die teilweise per Bewegungsmelder beleuchtet werden.

Der Weg verläuft im Tal der Fella, einem Fluss, der ins Friaul fließt. In Portis mündet die Fella in den Fluss Tagliamento, dem wir noch einige Mal begegnen sollten und an dessen Ufer wir jetzt nach Gemona del Friuli gelangten, der Hauptstadt des Friaul, die 1976 durch ein schweres Erdbeben weitgehend zerstört wurde. Die Grundmauern einer Kirche sind als Erinnerung belassen worden.

Nach einigen weiteren Kilometern am Tagliamento führt die fünfte Etappe sanft abwärts durch das Friaul (Abb. 5). Eine Kaffeepause gab es in Udine (Abb. 6).

Hier verließen wir die offizielle Route des Alpe Adria Radwegs und fuhren weiter durch das Friaul nach Cervignone del Friuli.

In gebührender Entfernung fuhren wir am nächsten Tag um die Laguna di Marano durch eine landwirtschaftlich geprägte Landschaft. In Latisana überquerten wir den Tagliamento. Auch wenn das Höhenprofil übersichtlich ist, waren die 100 km doch anstrengend. In Caorle kamen wir schließlich ans Mittelmeer. Jetzt waren es nur noch wenige Kilometer bis Jesolo. Da es bei unserer Ankunft in Jesolo zu spät war, um noch die vier Kilometer zum Strand zu fahren, beschlossen wir, dies am Morgen vor dem Frühstück zu tun (Abb. 7). So hatten wir den Teutonen-Grill fast für uns allein.

Von Jesolo nach Venedig fuhren wir, von einem offiziellen Radweg abweichend, immer möglichst nahe an der Lagune und hatten so über die Lagune hinweg einen ersten Blick auf Venedig (Abb. 8).

Kurz nach Mittag kamen wir in unserem Quartier in Mestre an. Mit dem Schnellbus waren wir in 15 Minuten in Venedig. Wir konnten die Lagunenstadt zwar nicht menschenleer, aber doch ohne Gedränge erleben. Ein besonderes Erlebnis war, am Abend bei einsetzender Dunkelheit mit dem Boot vom Piazza San Marco den ganzen Canal Grande zum Busbahnhof zu fahren.

Während meine Mitfahrer am nächsten Mittag mit dem Zug nach Stuttgart zurückfahren, startete ich in Richtung Via Claudia Augusta. Bis die ersten Schilder der Via Claudia kommen, muss man zunächst durch den Speckgürtel von Mestre fahren. Insgesamt ist die Via Claudia nicht optimal ausgeschildert. In Quarto d'Altino kommt man an den Fluss Sile, dem die Route bis Treviso folgt. Kurz hinter Lovadina erreicht man den weit verästelten Piave, der dann in Ponte della Priula überquert wird (Abb. 9 und 10).

Bis Susegana verläuft der Weg weitgehend in der Ebene. Beeindruckend ist die Bewässerung der Felder – entlang der Felder gibt es Betonrinnen, in denen trotz der Trockenheit glasklares Wasser floss. Ab Susegana musste ich an diesem Tag bis Pieve di Soglio mitunter heftige Steigungen bewältigen.

Schon bei der Vorbereitung war mir klar, dass die Etappe von Pieve di Soglio nach Lamon bitter werden würde. Sie führt richtig in die Berge – gleich hinter Valmareno kommt der erste lange Anstieg. Der Weg führt aber durch eine großartige Bergwelt (Abb. 11). Zu dem abschließenden Anstieg nach Lamon kam noch Regen hinzu. Und das Quartier lag obendrein außerhalb und höher als der Ort.

Am nächsten Morgen fuhr ich über Lamon hinter ins Tal des Senaiga. Von dort geht es hinauf zum Castello Tesino. Bis Samone verläuft der Weg, allerdings mit weiteren Steigungen, weiter auf der Höhe. Jetzt geht es hinunter ins Tal der Brenta. Die Strecke führt mit geringfügigen Steigungen vorbei am Lago Levico nach Trento. Kurz vor Trento ist eine Abfahrt zu bewältigen, die vom Belag her eine Ahnung entstehen lässt, dass man sich auf einer Römerstraße befindet. Bei Nässe hätte ich mich nicht getraut, hinunterzufahren – schieben wäre aber auch nicht möglich gewesen. Wer in der anderen Richtung fährt, dürfte mit einem beladenen Rad einige Probleme bekommen. Die Altstadt von Trento ist einen Besuch wert.

Die nächste Etappe ist vollkommen unspektakulär – sie verläuft absolut eben auf dem Radweg am Adige von Trento über Bolzano nach Merano – vorbei an schier endlosen Obstbauplantagen (Abb. 12).

Es folgt eine weitere Etappe auf dem schönen Radweg am Adige. Gleich aus Merano heraus geht es in Serpentinaen steil hoch. Im Weiteren ist die Steigung in Richtung Reschenpass über etwa 50 Kilometer gut zu bewältigen (Abb. 13). Die letzten 10 Kilometer vor dem Reschensee sind bitter. Zermürbend ist schließlich, dass die 20 Kilometer bis zu der grandiosen Abfahrt auf der alten Reschenstraße ins Inntal noch einmal immer wieder Steigungen enthalten. Und auch auf dem Inntal-Radweg geht es erst kurz vor Pfunds wirklich bergab.

Von Pfunds verläuft die Route über Landeck bis Imst im Inn-tal abwärts. Über Nassereith kommt man jetzt an den Fuß des Fernpasses. Hier wick

ich von der Route der Via Claudia ab, auch weil ich den im Navi angezeigten Weg nicht fand. Ich folgte der Radwegaussschilderung nach Reutte. Ich weiß nicht, wie der Weg auf der Via Claudia gewesen wäre. Auf dem beschilderten Weg sind jedenfalls auf einer schmalen und dazu üblen Schotterpiste über etwa zehn Kilometer Steigungen bis zu 18 Prozent zu bewältigen. Man fährt hierbei von oben an die Passhöhe – und muss nach der Passhöhe noch einmal einige Kilometer bergauf fahren, bevor man wieder auf einer schlimmen Schotterpiste abwärts geschickt wird.

Die Via Claudia wird ab Reutte zunächst auf dem Lech-Radweg bis Füssen und von dort sehr schön am Forggensee (Abb. 14) entlang weiter bis Epfach geführt. Ab da geht es einige Kilometer weiter im Westen parallel zum Lech-Radweg weiter. In der Tendenz geht die Strecke bergab, ist aber sehr hügelig. Vor Königsbrunn erwischte mich ein ergiebiger Regen.

Auch die letzte Etappe geht in der Tendenz nur bergab. Gleich hinter Königsbrunn wird die Route wieder an den Lech geleitet. Hinter Meitingen verlässt man den Lech und gelangt über Westendorf und Mertingen schließlich nach Donauwörth.

Es waren bei fast durchgehend schönem Wetter 15 erlebnisreiche Tage mit großartigen Eindrücken. Auch den beiden Mitfahrern hat die Tour gefallen. Es entstand die Idee, eine weitere Alpenquerung anzugehen (Abb. 15). Dann werde ich von Lindau aus im Rheintal bis Bad Ragaz fahren. Von dort geht es über den Kunkelpass weiter über Tamins zum Fuß des San-Bernadino-Passes. Am dritten Tag überquere ich den San Bernadino, und am Abend stoßen dann die Freunde in Bellinzona dazu. Von hier aus fahren wir zum Luganer und zum Comer See. Am Fluss Adda kommen wir nach Grosio und dann über verschiedene kleine Pässe ins Val Müstair nach Santa Maria. Über den Brenner gelangen wir schließlich zurück auf die Nordseite der Alpen.

Wir hoffen, dass wir fahren können.

Paul-Werner Schreiner

Abb. 9: Hinter Lovadina

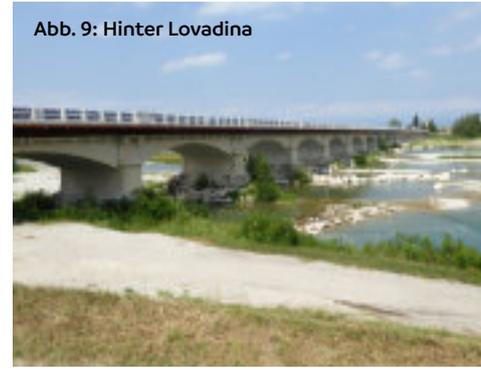


Abb. 10: Ponte della Priula



Abb. 11: Blick vom Praderadego



Abb. 12: Am Adige vor Merano



Abb. 13: Am Adige zum Reschenpass



Abb. 15: Der Berg ruft weiter – Plan für Sommer 2021



Abb. 14: Am Forggensee



# Radtour auf den Spuren der Reformation – Teil II



**Oben:**

Geburtshaus von Martin Luther in Eisleben



Im Sommer 2020 tourte unser Autor knapp zwei Wochen lang auf einem der Radpilgerwege, die im Lutherjahr 2017 publik gemacht wurden. Die erste Hälfte seiner Tour führte ihn in fünf Etappen von Wetzlar über Bad Hersfeld und Eisenach nach Erfurt, nachzulesen im Herbst-RadRundbrief 2020. Jetzt folgen die Etappen sechs bis zehn: die Unstrut, Elster und Elbe entlang über Eisleben, Torgau und Leipzig bis zur Lutherstadt Wittenstadt.

Am 23. Juni fuhren wir an dem Fluss Gera, der nichts mit der gleichnamigen Stadt Gera zu tun hat (durch diese fließt die Schwarze Elster) aus Erfurt hinaus. Wenige Kilometer hinter Gebesee kamen wir an die Unstrut. Der Unstrut-Radweg wäre in unserer Richtung bereits vor Gebesee vom Gera-Radweg abgegangen; er wäre aber auf einer Straße weit ab von der Unstrut verlaufen. Den schönen Gera-Radweg bis zur Mündung des kleinen Flusses in die Unstrut gefahren zu sein, erkaufte wir damit, dass wir etwa 2 Kilometer zwar direkt an der Unstrut, aber auf einem eigentlich nicht befahrbaren „Nicht“-Weg durchs Feld fahren mussten. Als wir schon umdrehen wollten, ermunterte uns ein ortskundiger Radler, dass man den Weg schon fahren könne und dieser landschaftlich auch schöner sei als der offizielle Radweg. Wir kamen so auch an dem Unstrut-Aufstau bei Henschleben vorbei, den wir sonst nicht gesehen hätten. Vor Sömmerda trafen wir dann auf den Unstrut-Radweg, dem wir bis Artern folgten. Der Radweg ist sehr schön geführt und in einem exzellenten Zustand. In Artern kam es uns so vor, als ob die Wende erst noch kommen muss. Unser Quartier – Hotel am Weinberg, etwas über der Stadt gelegen – war sehr gepflegt. Wir hatten ein Zimmer mit Terrasse, von der aus man auf den Kyffhäuser sehen konnte – für uns, die wir in Stuttgart in der Kyffhäuserstraße wohnen, natürlich interessant.

Die siebte Etappe unserer Tour war zwar nur mit etwas über 60 Kilometer geplant, sollte aber sehr anstrengend werden. Zum einen gab es keine ausgewiesenen Radwege, auf denen wir hätten fahren können; wir mussten uns an dem Track von 2017 orientieren. Zum anderen verließen wir das Land Thüringen und kamen nach Sachsen-Anhalt, was an der Qualität der Radwege deutlich bemerkbar war – wir hatten einige üble Schotterpisten zu bewältigen. Schließlich mussten wir feststellen, dass das Mansfelder-Land alles andere als flach ist. In Allstedt kamen wir nach einem ordentlichen Anstieg an Vorburg und Schloss Allstedt vorbei. Das Schloss beherbergt die Gedenkstätte für Thomas Müntzer, ebenfalls eine zentrale Persönlichkeit der deutschen Reformation, der zunächst ein Mitstreiter Luthers war, später jedoch in den Bauernkriegen sein erbitterter Gegner. Schon um die Mittagszeit kamen wir in der Lutherstadt Eisleben an, in der Martin Luther geboren, getauft und dann auch gestorben ist. Wir konnten unsere Radtaschen in dem schönen Hotel am Katharinenhof abgeben und etwas unbeschwerter weiterfahren nach Mansfeld. Hier wuchs Martin Luther auf und ging zur

Schule. Mansfeld macht einen verlassen Eindruck; wir hatten Mühe, einen Kaffee zu bekommen. Es gibt ein Luthermuseum, in dem Gegenstände aus seinem Elternhaus zu sehen sind, die bei Ausgrabungen gefunden wurden; auch das Elternhaus ist zu besichtigen. Wer einst gelernt hatte, dass Martin Luther aus ärmlichen Verhältnissen stammt, muss hier zur Kenntnis nehmen, dass Luthers Vater ein erfolgreicher Bergbauunternehmer war – er war im Kupferabbau tätig, einem Wirtschaftszweig, der dem Mansfelder-Land zu der damaligen Zeit zu Wohlstand verholfen hatte. Heute zeugen noch einige pyramidenartige Abraumphalden von dem Kupferabbau, die nicht zu renaturieren sind und grotesker Weise unter Denkmalschutz stehen. Zurück in Eisleben, besichtigten wir dort noch die einschlägigen Stätten.

In Eisleben starteten wir am 25. Juni bei wolkenverhangenem Himmel; es war aber trocken, und die Temperaturen waren angenehm. Eigentlich sollte die Etappe über Halle gehen. Da wir die Stadt von mehreren Besuchen gut kannten, fuhren wir am Süßen See entlang und dann im Süden an Halle vorbei. Östlich von Halle kamen wir auf den Elster-Radweg. Bis Lochau führte er uns auf mitunter abenteuerliche Nebenstraßen, doch so konnten wir stark befahrene Straßen vermeiden. Ab Lochau fuhren wir auf dem Elsterdamm durch eine sehr schöne Landschaft bis Leipzig, wo wir einen dritten Pausentag verbrachten.

Im Mittelpunkt des Pausentages stand eine gut dreistündige Stadtführung durch die Innenstadt. Es war schon morgens gut warm, sodass wir nach der Führung dankbar waren für eine Pause im klimatisierten Hotelzimmer. Der Führer erzählte, dass er schon in der DDR als „Stadtbilderklärer“ tätig gewesen sei. Er wusste sehr viel und musste bei keiner Antwort passen. Wir erfuhren, dass Leipzig ursprünglich eine slawische Siedlung war. Ihren Namen verdankt die Stadt dem Baum, den es in der Stadt sehr häufig gibt – der Linde, auf slawische lipa; Leipzig war der

**Rechts:**

Zeitzeugen des damaligen Kupferabbaus: die pyramidenartigen Abraumphalden bei Eisleben





Oben:

### Schlosskirche in Wittenberg

Lindenort. Schon am Vorabend war uns aufgefallen, dass die großen, klotzigen Gebäudekomplexe in der Innenstadt alle aus etwa der gleichen Zeit stammen, der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert. Der kundige Führer erklärte, dass die Innenstadt um 1895 fast komplett abgerissen worden sei, als die Leipziger Messe, bei der bis dahin zweimal jährlich Waren verkauft wurden, in eine Mustermesse umgewandelt wurde. Die großen Speicherplätze brauchte man nun nicht mehr, und so bauten dort reiche Kaufleute die heutige Innenstadt fast komplett neu auf. In den riesigen Gebäudekomplexen, in denen es fast immer eine Passage gibt, wurden jetzt keine Waren mehr verkauft, sondern die Warenmuster gezeigt. Selbstverständlich war die Wirkungsstätte von Johann Sebastian Bach, die Thomaskirche, eine zentrale Station bei der Führung durch die Innenstadt. Unser Führer erzählte, dass der heute berühmte Komponist seinerzeit absolut nicht die erste Wahl bei der Neubesetzung der Stelle des Thomaskantors und zu Lebzeiten in Leipzig nicht gut angesehen war. So setzte man ihn auch außerhalb der Stadtmauern bei und führte seine Werke nicht mehr auf. Erst etwa 100 Jahre später leitete die Aufführung der Matthäus-Passion durch den 1835 zum Musikdirektor des Leipziger Gewandhauses ernannten Felix Mendelssohn-Bartholdy eine Bach-Renaissance ein, die seither nicht abgebrochen ist. Bach wurde auch erst dann in der Thomaskirche, dem Ort seines Wirkens, beigesetzt. Vor dem Neuen Rathaus erfuhren wir, dass in der Pleissenburg, die an dieser Stelle vorher stand, die sog. Disputation zu Leipzig stattfand, zu der Herzog Georg von Sachsen im Juli 1519 Martin Luther und den katholischen Theologen Johannes Eck eingeladen hatte. Ziel war, dass Luther seine Thesen widerrufen sollte. Weil er das nicht tat, belegte Herzog Georg Luther mit dem Bann. Dieser wurde erst 20 Jahre später mit dem Tod von Herzog Georg hinfällig. Dessen Nachfolger hob nicht nur den Bann auf, sondern führte auch die Reformation in Leipzig ein. Letzte Station der Führung war die Nikolai-Kirche, in der seit den 1970er-Jahren die Friedensgebete stattfanden, die sich zu den großen Veranstaltungen entwickelten, die nicht unwesentlich zum Untergang der DDR beigetragen haben.

Am 27. Juni war Torgau an der Elbe Ziel der Tagesetappe. Wir fuhren auf der Leipzig-Elbe-Route ganz entspannt aus der Stadt hinaus. Hinter Wurzen konnten wir dann auf dem Radweg an der Vereinigten Mulde weiterfahren. So gelangten wir nach Eilenburg, schon ein größerer Ort, der aber ebenso unbelebt wirkte, wie die durchaus schöne Gegend auf dem Weg dorthin. Wir hatten Glück, an dem Samstag noch eine Bäckerei zu finden, in der wir einen Kaffee und ein Stück Kuchen bekamen. Von Eilenburg fuhren wir an einer großen Kiesgrube, die als Badesee renaturiert ist, vorbei und kamen in das Pressler Heidewald- und Moorgebiet. Auf der Torgischen Radroute, die von Bad Dübener See nach Torgau verläuft, erreichten wir die Stadt, wo sich 1945 Amerikaner und Russen auf der Elbebrücke die Hände schüttelten. Schon von Weitem sichtbar ragt über der Stadt Schloss Hartenfels. Ins Schloss ist eine Kapelle integriert, die als einer der ersten schon protestantisch konzipierten Kirchenräume gilt. Martin Luther hatte diese Kapelle 1544 „geweiht“ – nicht durch das katholische Zeremoniell, das nur vom Bischof vorgenommen werden darf, sondern durch die evangelischen Schwerpunkte Predigtwort, Lobgesang und Gebet. Eine Besonderheit von Schloss Hartenfels ist, dass in einem ummauerten Gehege unter der Zugangsbrücke Bären leben – die Torgauer Bären. Aktuell waren es drei, es seien bis zu acht, wie uns unsere Wirtin erzählte.

Die letzte Etappe unserer Tour verlief unspektakulär auf dem Elbe-Radweg in die Lutherstadt Wittenberg. Wir fuhren zunächst linkselbisch, dann auf der rechten Seite, wo wir uns über viele Kilometer neu gemachter Wege freuen konnten. Wir hatten unser Quartier in der Jugendherberge gebucht, die im Schloss untergebracht ist, direkt an der Schlosskirche, an deren Tür Martin Luther einst die 95 Thesen nagelte.

Nach 775 Kilometern endete eine sehr schöne Radtour – auf durchweg guten Wegen, durch schöne Landschaften und mit vielen neuen Eindrücken und Erkenntnissen. Eine entspannte Bahnfahrt (wieder außerordentlich pünktlich) brachte uns zurück nach Stuttgart.

Paul-Werner Schreiner

's Rädle  
Fahrräder+Service

Länderwiesenstraße 3  
70771 Leinfelden-Echterdingen  
Telefon: 0711 - 504 798 60  
E-Mail 1: info@s-raedle.de  
E-Mail 2: info@pedalkraft.de

Öffnungszeiten:  
Mo – Di, Do – Fr  
9.30 – 13.00 Uhr & 14.00 – 18.30 Uhr  
Samstags 9.30 – 13.00 Uhr  
Mittwochs geschlossen



www.s-raedle.de

# Der neue Vorstand des ADFC Stuttgart: Generationswechsel gelungen

Der ADFC Kreisverband Stuttgart, mit 2.400 Mitgliedern einer der großen Umweltverbände in der Landeshauptstadt, hat bei seiner digitalen Mitgliederversammlung im Februar den Generationswechsel erfolgreich vollzogen. Tobias Willerding (32) löst den langjährigen Vorsitzenden Cornelius Gruner (65) ab. Willerding, der ohne Gegenstimmen ins Amt gewählt wurde, stellte in seiner Antrittsrede die verkehrspolitische Arbeit in den Vordergrund. Er möchte das Amt vor allem dazu nutzen, um sich mit Nachdruck dafür einzusetzen, dass der vom Stuttgarter Gemeinderat gefasste Grundsatzbeschluss zur Fahrradstadt auch umgesetzt wird. Dazu will er stärker mit öffentlichen Versammlungen für eine fahr-

radfreundliche Politik werben und auch das Gespräch mit Gemeinderat oder Bezirksbeiräten suchen, wie es z. B. im Vorfeld der Bezirksbeiratssitzung in Feuerbach zur Fahrradstraße Burgenlandstraße geschehen ist.

Dem neuen Vorsitzenden wird Gesine Schleth zur Seite stehen. Die 29-Jährige kam neu in den Vorstand, sie wurde mit einer überwältigenden Mehrheit von 98% zur stellvertretenden Vorsitzenden gewählt. Ebenfalls gewählt wurden als Kassenwart Norbert Kirsch und als Beisitzer Frank Zühlke, Christoph Hoyer, Heiko Viertel und Cornelius Gruner. Gruner wird mit seiner jahrzehntelangen Erfahrung die Vorstandsarbeit somit weiterhin unterstützen.

## Die Mitglieder des neuen Vorstands stellen sich vor:



**Tobias Willerding, Vorsitzender**

Ich bin 32 Jahre alt und komme ursprünglich aus Bonn. Nach dem Abitur 2007 hat es mich für das Studium der Luft- und Raumfahrttechnik nach Stuttgart gezogen, wo ich bis auf wenige Ausnahmen seitdem dauerhaft wohne. Nach dem Diplom habe ich noch eine Promotion im Bauingenieurwesen drangehängt und arbeite seit 2019 als Softwareentwickler bei einem mittelständischen Unternehmen in Stuttgart. Nachdem ich 2014 mit dem Radfahren in Stuttgart begonnen habe, konnte ich die Probleme nicht übersehen und bin deshalb 2016 dem ADFC beigetreten. Ich bin seit 2017 als Beisitzer im Vorstand aktiv und wurde im Februar zum Vorsitzenden gewählt. In den Jahren 2017 bis 2019 war ich außerdem beim Radentscheid Stuttgart von Beginn an dabei und habe dort z.B. das Unterschriftensammeln koordiniert.



**Gesine Schleth, stellvertretende Vorsitzende**

Ich bin 29 Jahre alt, gebürtige Esslingerin und war schon mein ganzes Leben ADFC-Mitglied. Ich habe in Aachen und Lyon Maschinenbau studiert und bin wissenschaftliche Mitarbeiterin für Robotik und Automatisierung. Seit 2017 wohne ich in Stuttgart und habe mir seitdem die Stadt erradelt. Ich bin Mutter zweier kleiner Kinder und die Fahrten mit Anhänger und Kindersitz haben meinen Blick auf die Defizite der Stuttgarter Fahrradinfrastruktur geschärft. Im Vorstand möchte ich mich für mehr Verkehrssicherheit über einen konstruktiven Dialog mit der Stadtverwaltung und der Lokalpolitik einsetzen.



**Norbert Kirsch, Kassenwart**

Mit 59 Jahren bin ich der Zweitälteste im Vorstand. Ich bin schon seit meiner Kindheit immer mit dem Fahrrad in Stuttgart unterwegs. Erst als Kind rund um die Wohnblocks und „zum Absteigerles“ (wer schafft es, die Freunde so auszubremsen, dass sie absteigen müssen) auf den Ernst-Reuter-Platz. Später dann Wettfahrten mit meinem Freund von Weilimdorf über das Lindental zur Solitude. Und als Schüler und Azubi dann nach Feuerbach und in die Stadtmitte. Dem ADFC bin ich in den 1980er-Jahren beigetreten. Auslöser war die Eröffnung des Fahrradbüros. Ich bin dann auch gleich in der Radverkehrsgruppe aktiv geworden. Die Kasse habe ich erst einige Jahre geprüft und bin seit 2001 Kassenwart. Außerdem führe ich seit 1994 mit Unterbrechungen die Tour „Stuttgart Alpin“, Stuttgarts anstrengendste und aussichtsreichste Stadtrundfahrt.



**Frank Zühlke, Beisitzer**

Ich bin 52 Jahre jung und schon sehr lange im ADFC aktiv: zunächst in meiner „alten“ Heimat Sigmaringen, seit 1995 in Stuttgart. Hauptsächlich befasse ich mich mit der Radverkehrspolitik, daneben bin ich Sprecher der Projektgruppe Infrastruktur im Stuttgarter Radforum und im Landesverband aktiv – kein Wunder, ich bin mit der Landesvorsitzenden verheiratet. Wir haben zwei Töchter, eine davon gerade erwachsen und außer Haus, die andere nimmt sehr viel Zeit in Anspruch. Daher komme ich in letzter Zeit nicht ganz so viel zum Radfahren, wie ich eigentlich möchte. Von Beruf bin ich Mathematiker und arbeite bei einer Versicherung.



**Christoph Hoyer, Beisitzer**

Seit knapp fünfzehn Jahren bin ich inzwischen in Stuttgart. Schon seit meiner Jugend bin ich begeisterter Radfahrer und seit vielen Jahren buchstäblich täglich mit dem Rad unterwegs. Ich habe auch schon einige längere Radreisen unternommen, z.B. eine Kanada-Durchquerung oder Teile des Nordseeradwanderweges. Neben dem ADFC bin ich beim Thema Fahrrad noch beim Stuttgarter Radentscheid, beim Zweirat Stuttgart und beim Lastenrad Stuttgart aktiv. Ich kümmere mich aktuell hauptsächlich um den ADFC-Newsletter und weitere „digitale Themen“. Dazu bin ich jederzeit auf unseren Aktionen und Demos mit einem meist markanten Fahrrad unterwegs. In der übrigen Freizeit fahre ich gerne noch mit dem selbstgebastelten „Tallbike“ durch die Stadt.



**Cornelius Gruner, Beisitzer**

Mit 65 bin ich der Oldie in der Runde und seit 1984 im ADFC Stuttgart. Bis auf eine längere Pause zwischen 2002 und 2013 war ich eigentlich immer aktiv dabei, davon 18 Jahre als Ortsgruppen- bzw. Kreisverbandsvorsitzender. Nach 36 Jahren als Ingenieur beim TÜV bin ich seit einem Jahr Rentner. Ich freue mich sehr, dass sich der ADFC-Vorstand so verjüngt hat. Den jungen Vorstand möchte ich mit meiner Erfahrung gerne unterstützen. Ich hoffe, dass mir dies gelingt, ohne mich allzu sehr einzumischen. Privat bin ich seit 40 Jahren verheiratet, habe zwei erwachsene Söhne und bin zweirädrig sehr häufig auf dem Tandem unterwegs.



**Heiko Viertel, Beisitzer**

Mein Name ist Heiko Viertel, geboren vor 55 Jahren in Sachsen, habe Mathematik und Physik studiert und seit 2014 lebe ich direkt im Kessel von Stuttgart. Seit 2016 bin ich Mitglied im ADFC und erlebe tagtäglich den Verkehrswahnsinn fast unmittelbar vor meiner Haustüre. Ich arbeite als leitender Angestellter in einer Unternehmensberatung, wo die Themen Nachhaltigkeit und Mobilitätskonzepte aktiv gelebt und beraten werden. Ich liebe Rennrad- und MTB-Touren durch Europa und kenne dadurch auch regionale Unterschiede zu Radinfrastrukturen und Sicherheitskonzepten im Straßenverkehr. Besonders am Herzen liegt mir die Entwicklung von langfristig funktionierenden Mobilitätskonzepten für den Individualverkehr in dieser Stadt. Das E-Auto ist nicht die Lösung der Stuttgarter Verkehrsprobleme, weil es ebenso viel Platz wie ein Verbrenner einnimmt.



Foto: Radentscheid Stuttgart

# Kidical Mass – die Kinder-Zweirad-Tour

Es ist ein früher Sonntagnachmittag in Stuttgart, die meisten Familien sind mit dem Mittagessen fertig. Manch einer schlenkert bei Sonnenschein um den Feuersee, in dessen Mitte stolz die Johanneskirche thront. Der eben noch leere Vorplatz der Kirche beginnt sich langsam zu füllen. Doch nicht nur Spaziergänger sind hier, nach und nach trudeln auch auffällig viele Radfahrende Kinder mit ihren Eltern ein.

Was ist denn das? Kommt da etwa eine ganze Gruppe von Polizeimotorrädern um die Ecke? Was haben die wohl an einem Sonntagnachmittag am Feuersee verloren? Doch heute ist nicht irgendein Sonntag, es ist Kidical-Mass-Tag! Mittlerweile tummeln sich zahlreiche Familien auf dem Vorplatz der Kirche, Musik erklingt und die Kinder sind gespannt und voller Vorfreude auf die große Fahrt.

Die Kidical Mass entstand, wie auch die große Schwester Critical Mass, in den USA. Seit 2018 finden auch in immer mehr Städten in Deutschland regelmäßig Kidical-Mass-Touren statt, um zumindest einmal im Monat für eine Stunde sicheres und entspanntes Radfahren in der Stadt zu ermöglichen. Diese Unbeschwertheit, auf dem Fahrrad in der Stadt einen Weg zurückzulegen, ist außerhalb der Kidical Mass für Kinder, aber auch für Erwachsene eine Art Zukunftstraum. Heute und hier für eine gute Stunde jedoch Realität. Unser Ziel ist, dass sich auch Kinder sicher und selbstständig mit dem Fahrrad in unseren Städten bewegen können, weshalb wir eine Verkehrspolitik fordern, die die Belange von Kindern stärker berücksichtigt. Neben der politischen Botschaft wollen wir natürlich auch, dass die Kinder Spaß haben können und die freie Fahrt genießen. Die uns begleitende Polizei dient zur Absicherung, stellt aber zu-

gleich ein Highlight für die Kleinen dar, die oft darum Wettfeiern, wer in der ersten Reihe hinter dem Führungsfahrzeug fahren darf.

Endlich geht die Fahrt los! Zunächst brausen die Polizeimotorräder davon, um die ersten Straßenzüge für uns abzusperren. Es beginnt ein ungeduldiges Klingel-Konzert, bis sich endlich auch unser Aufzug in Bewegung setzt und langsam mit unterhaltsamer Musikbegleitung die Johannesstraße herunter rollt. Bei der Kidical Mass geht es nicht um schnelles Vorankommen. Ganz im Gegenteil: Wir fahren so gemütlich, dass auch die Kleinsten mit ihren Laufrädern gut mithalten können. Während wir so gemütlich durch die Straßen rollen, sehen uns staunende Passanten zu, machen Fotos und einige applaudieren spontan sogar, so sehr freut sie der Anblick.

Im Herbst 2018 startete die erste Kidical Mass in Stuttgart. Wie es oft so ist, haben wir schon lange und oft darüber gesprochen, dass man ja mal eine Kidical Mass veranstalten könnte. Doch letzten Endes fand sich niemand, der die Idee auch wirklich in die Tat umsetzte. Bis eines Tages zwei Freunde spontan beschlossen, zum nur drei Wochen später stattfindenden Feuerseefest eine Kidical Mass zu veranstalten. Gesagt, getan, jetzt musste alles ganz schnell gehen: Die Versammlung wurde angemeldet, Flyer wurden gedruckt und bei der großen Schwester Critical Mass unter die Leute gebracht. Die große Frage war nur: Wird denn überhaupt jemand kommen? In der Veranstaltungsanmeldung stand zur Teilnehmerzahl: „vielleicht 100?“

Letzten Endes kam es besser, als wir uns träumen ließen. Gleich bei dieser ersten Ausfahrt waren über 200 kleine und große Radfans dabei. Nach diesem Erfolgserlebnis ließen wir es uns nicht nehmen, auch noch drei, vier Wochen später eine Kidical Mass zu

veranstalten. Erneut begleiteten uns wieder Hunderte Teilnehmer\*innen, so dass klar war: Wir fahren nächstes Jahr weiter!

### Platz da für die nächste Generation!

Über den Österreichischen Platz rollen wie immer tosend und dröhnend unzählige Autos und Lastwagen. Plötzlich jedoch leert sich die Straße und schließlich wird es ganz still, lediglich ein paar tuckerknde Polizei-Motorräder versperrn die Seitenstraßen. Dann hört man etwas, was sonst im Motorenlärm untergehen würde: lachende Kinderstimmen! Das fröhliche Jauchzen, gemischt mit heiterem Geklingel, schwillt immer weiter an, bis es die ganze Luft erfüllt. Das Asphalttrondell ist nun voll Fahrräder und Laufräder in allen erdenklichen Größen, sogar ein riesengroßes Tallbike ist dabei! Wie es der Fahrer wohl schafft, dort hinauf und wieder herunter zu kommen? Wir drehen ein paar Runden im Kreis, genießen das Gefühl von Freiheit, den sicheren Raum und die Ungestörtheit an diesem ansonsten vom Blech verstopften, grauen Platz, der für eine ganz kurze Zeit bunt, sicher und wunderschön ist. Dann löst sich die Spitze aus dem Zug und wir nehmen eine Abzweigung in Richtung unseres Ziels.

Nach dem improvisierten Start hatten wir über die Winterpause Zeit, uns vorzubereiten. Im darauf folgenden Jahr entstanden wunderschöne Flyer zum Selbstaussmalen, Plakate wurden aufgehängt, Partnerorganisationen gesucht und Routen geplant. Veranstaltet wird die Kidical Mass in Stuttgart vom Zweirat und Radentscheid mit Unterstützung des ADFC Stuttgart. Doch ein großes Anliegen war seit Beginn, möglichst auch mit Menschen außerhalb der Fahrradblase in Kontakt zu kommen. Deshalb versuchen wir stets, neue Partner als Zielorte zu gewinnen. So konnten wir im Jahr 2019 das Spielhaus im Schlossgarten, das Stadtpalais, das Bunter Beton Festival, die Wanderbaumallee, das Feuerseefest und PlatzDa! auf der B14 besuchen.

Am Zielort angekommen stehen Grüppchen von Familien, Helfern und begeisterten Unterstützer\*innen unserer Initiative noch lange beisammen, die Kinder sausen spielend über den Platz oder malen mit Kreide die buntesten Bilder auf den Asphalt. Oft bieten unsere Partner auch noch ein passendes Programm für uns an, wie Musik, Spiele und kühle Getränke. Nur langsam löst sich die Gruppe auf und alle radeln wieder auf den gewohnten Wegen nach Hause.

Auch für das Jahr 2020 hatten wir eine Reihe von Ausfahrten geplant, insgesamt acht von März bis Oktober. Dieses Mal hatten wir für jeden Termin einen Partner gefunden und alle freuten sich riesig auf den Saisonbeginn. Sogar ein bundesweites Aktionswochenende sollte gleich am ersten Termin im März stattfinden. Leider machte uns Corona einen Strich durch die Rechnung und eine Woche vor der ersten Ausfahrt mussten wir alles absagen. Ein paar Monate später hatte sich die Lage zum Glück wieder etwas beruhigt und wir konnten – mit Abstand, einem Hygienekonzept und ohne Rahmenprogramm – doch noch fünf Ausfahrten mit insgesamt über 1.200 Teilnehmenden veranstalten. Auch das bundesweite Aktionswochenende mit über 22.000 Teilnehmenden in 100 Städten konnte im September nachgeholt werden. Und noch eine Neuerung gab es 2020: Die Kidical Mass hat es erstmals in die Stuttgarter Außenbezirke geschafft mit einer erfolgreichen Ausfahrt in Weilimdorf mit rund 400 Mitradelnden.

Foto: Alexander Schäfer



Foto: Matthias Schroers

Die Planungen für dieses Jahr sind angelaufen, auch wenn wir noch nicht wissen, wann wir wirklich starten können. Wir sind dabei, Partner zu suchen, Termine festzulegen und Routen zu planen, und freuen uns über Anfragen, Anregungen und Hinweise jeglicher Art. Wer Lust hat, sich mit Rat und Tat einzubringen, ist herzlich willkommen. Im Kernteam sind wir aktuell zu dritt, aber freuen uns über neue Ideen und tatkräftige Verstärkung. Wenn es Interessierte gibt, die in ihrem Heimatort oder Stadtteil eine Kidical Mass ausrichten möchten, stehen wiederum wir gerne mit Rat und Tat zur Seite!

Die neuesten Informationen zu aktuellen Planungen finden sich immer unter [www.kidicalmass-stuttgart.de](http://www.kidicalmass-stuttgart.de) auf Twitter (@Kidicalmass\_S) und Instagram (@Kidicalmass\_S). Außerdem sind wir per Mail unter [kidicalmass@zweirat-stuttgart.de](mailto:kidicalmass@zweirat-stuttgart.de) erreichbar.

Benjamin Feller



# Fahrradzählstelle in Feuerbach – ein Schildbürgerstreich?

Das Aufstellen von Fahrradzählstellen ist grundsätzlich zu begrüßen. Es wird dokumentiert, dass immer mehr Menschen das Fahrrad als „normales“ Verkehrsmittel benutzen, was dann hoffentlich in die Verkehrsplanung einfließt. Nun ist auch in Feuerbach eine Fahrradzählstelle aufgestellt worden. So weit, so gut.

Dem geeigneten Fahrradfahrer, der regelmäßig aus Richtung Weilimdorf kommend durch Feuerbach über den Pragsattel in die Stadt fährt – oder in umgekehrter Richtung –, stellt sich nun allerdings die Frage, was an dieser Stelle eigentlich gezählt werden soll.

- Wer aus der Stadt kommt, fährt da nur dann vorbei, wenn er zu OBI, zur Freien Musikschule, zum Wichtl oder zum Marktkauf will. Hinter dem Marktkauf kommt er nämlich in der Stuttgarter Straße (zumindest in gerader Linie) nicht mehr weiter. Das gute Bier im Wichtl dürfte im Sommer wohl der beste Grund sein, in dieser Richtung an der Zählstelle vorbeizufahren.
- Wer aus Feuerbach kommt, war vermutlich beim Marktkauf (oder im Wichtl ein Bier trinken) und muss jetzt noch zu ALDI.

Alle anderen – und das dürften weitaus die meisten Radfahrenden sein – fahren, wie es auch die Radwegenetz-Beschilderung vorsieht, die Burgenlandstraße, die nun ja zur Fahrradstraße wird, durch bis zur Dornbirnerstraße und kommen erst einige Meter hinter der Zählstelle (grüner Punkt) auf die Stuttgarter Straße, um dann an der Tunnelstraße zum Pragsattel hinauf zu fahren. In umgekehrter Richtung biegen Radfahrende, obgleich die Fahrradzählstelle schon im Auge, dennoch ebenso von der Stuttgarter Straße in die Dornbirnerstraße ab.



Die Fahrradzählstelle ist ein klassischer Schildbürgerstreich. Man kann sich nicht des Eindrucks erwehren, dass da ein mit Dienstwagen bewaffneter Bürokrat Pate gestanden hat.

Paul-Werner Schreiner





## TOURENBERATUNG:

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

Der ADFC Stuttgart bietet eine **umfassende Unterstützung bei der Tourenplanung** an. Sie umfasst:

- 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 – Navigationsgerät, Smartphone
  - Beratung bezüglich der Anschaffung notwendiger Karte bzw. Radwegeführer
  - 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 kostenlos (außer ggf. Druckkosten). Für Nicht-Mitglieder wird eine Aufwandsentschädigung von 25 Euro erhoben, die jedoch bei Eintritt in den ADFC entfällt.

Interessierte vereinbaren bitte einen Termin,

- entweder im Fahrradbüro, Umweltzentrum, Rotebühlstraße 86/1, 70176 Stuttgart (geöffnet jeden Mittwoch von 17 bis 19.30 Uhr; auf [www.adfc-bw.de/stuttgart](http://www.adfc-bw.de/stuttgart) steht, ob wir coronabedingt geschlossen haben)
- oder telefonisch: 0711 6368637
- oder per Mail: [stuttgart@adfc-bw.de](mailto:stuttgart@adfc-bw.de).

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

# Schrotträder in Stuttgart

(und wo alte Drahtesel besser entsorgt werden können)

Wer kennt es nicht: kurz vor knapp mit dem Rad zum Bahnhof gefahren und dann sind auch noch alle Stellplätze belegt – von Fahrrädern, die zum Großteil völlig verrostet oder schon halb demontiert sind. Fahrradleichen sind auch in Stuttgart Teil des Stadtbilds und verknappen die sowieso selten üppig bemessenen Anschlussmöglichkeiten weiter.

Hier ist Eigeninitiative gefragt! Und zwar nicht in Form eines Bolzenschneiders, sondern mit einer Mail an [schrottrrad@stuttgart.de](mailto:schrottrrad@stuttgart.de). Darin sollte das Rad und der Fundort beschrieben sein. Das zuständige Tiefbauamt geht den Meldungen nach und versieht die Räder mit einer Banderole, die vor der bevorstehenden Verschrottung warnt. Die Inhaber\*innen haben dann zwei Wochen Zeit, ihre Räder in Sicherheit zu bringen. Wenn die Fahrräder bei der Polizei registriert sind, werden die Besitzer\*innen auch direkt angeschrieben. Noch funktionierende Räder werden statt der Schrottpresse dem Fundbüro zugeführt und dort sechs Monate verwahrt. Wer also sein „Bahnhofsrad“ gerne mal den Winter über ungenutzt im öffentlichen Raum angeschlossen lässt, sollte sich zumindest die Rahmennummer aufschreiben, um es eventuell bei den Behörden wieder abholen zu können. Neben den von Bürgern gemeldeten Fahrradleichen geht die Stadt auch gegen „Falschparker“ vor, wenn diese über eine längere Zeit nicht bewegt werden. Wenn also Räder dauerhaft in Baumbeeten stehen, wird auch hier eine Banderole mit der Verschrottungswarnung angebracht.

Neben der Entsorgung über das Tiefbauamt als Schrottrad, gibt es deutlich sinnvollere Alternativen, alte Fahrräder loszuwerden: Die ADFC-Selbsthilfwerkstatt übernimmt Spendenräder auf Anfrage ([selbsthilfwerkstatt.stuttgart@adfc-bw.de](mailto:selbsthilfwerkstatt.stuttgart@adfc-bw.de)), um sie für Ersatzteile auszuschlachten oder zu reparieren. Dann gehen sie z. B. an „Fahrräder für Afrika“. Diese Organisation erhält auch alle Räder, die direkt bei



den städtischen AWS-Wertstoffhöfen abgegeben werden. Neben der Selbsthilfwerkstatt nehmen auch die „Eritreische Jugend Stuttgart“ und die Flüchtlingsfreundeskreise ausgesonderte Räder an. Nicht mehr rettbarer Drahtesel kann man auch mit dem Sperrmüll zwei Mal jährlich kostenfrei abholen lassen. Hier werden sie aber schon für den Transport zerstört und nur noch als Metallschrott recycelt.

Gesine Schleth





# Stadtradeln 2020

## STADTRADELN

### Radeln für ein gutes Klima

Corona hat auch beim Stadtradeln den Terminplan durcheinandergebracht. Die traditionell im Mai stattfindenden Stuttgarter Fahrradaktionstage mussten entfallen. Entsprechend wurde auch das Stadtradeln, das in Stuttgart in den letzten Jahren mit den Fahrradaktionstagen startete, abgesagt – aber für 2020 nicht aufgehoben. Für den Zeitraum 7. bis 27. September 2020 wurden alle Fahrradfahrenden in Stuttgart aufgerufen, teilzunehmen und sich in den registrierten Teams anzumelden bzw. ein neues Team zu gründen.

Stuttgart nahm damit zum 4. Mal am Stadtradeln teil. Das Stadtradeln ist eine Initiative des Klima-Bündnisses. Unter diesem Dach arbeiten seit mehr als 25 Jahren Kommunen partnerschaftlich mit indigenen Völkern der Regenwälder zusammen und setzen sich gemeinsam für das Weltklima ein. Mit einer großen Zahl von Mitgliedskommunen aus vielen europäischen Ländern ist das Klima-Bündnis das weltweit größte Städtenetzwerk, das sich dem Klimaschutz widmet, und es ist das einzige, das konkrete Ziele setzt: Jede Mitgliedskommune hat sich verpflichtet, ihre Treibhausgasemissionen alle fünf Jahre um zehn Prozent zu reduzieren. In Anerkennung des Einflusses unserer Lebensstile auf besonders bedrohte Völker und Orte dieser Welt, verbinden wir lokales Handeln mit globaler Verantwortung.

2020 haben in Deutschland 1.482 (2019: 1.064) Kommunen, Kreise oder Regionen Teams zum 13. Stadtradeln gemeldet. Dabei wurden von 545.988 Radfahrenden 115.343.683 km zurückgelegt – rechnerisch ergibt das eine CO<sub>2</sub>-Vermeidung von fast 17.000 Tonnen.

In **Stuttgart** erradelten 227 Teams (2019: 178) 894.113 km (2019: 674.896 km). Bei den Kommunen belegt Stuttgart damit nach

- Berlin (3.477.887 km)
- Leipzig (2.515.052 km)
- Hamburg (1.771.594 km)
- Dresden (1.545.789 km)
- Düsseldorf (1.327.826 km)
- München (1.262.428 km)
- Braunschweig (1.229.180 km)
- Köln (1.053.952 km)
- Münster (914.414 km) und
- Augsburg (899.976 km)

den 11. Platz. Einige Kreise und vor allem Regionen (Ruhr, Hannover und Rhein-Neckar) kommen natürlich auf noch imponierendere Kilometerzahlen. In Stuttgart wurden mit den knapp 900.000 km 131 Tonnen CO<sub>2</sub> (2019: 96 Tonnen CO<sub>2</sub>) vermieden. Für Stuttgart mit seiner fürs Fahrradfahren nicht gerade gesegneten Topografie kann sich das Ergebnis sehen lassen.

Der ADFC Stuttgart hat mit dem **Team „ADFC-Stuttgart“** am Stadtradeln teilgenommen. Es belegte unter den in Stuttgart angetretenen Teams bezogen auf

- die gefahrenen Kilometer mit 29.473 (2019: 23.318) den 4. Platz (2019: 4. Platz),
- die gemeldeten Teilnehmer\*innen mit 58 Teilnehmenden den 1. Platz (2019: 14. Platz),
- die Radkilometer pro Teilnehmer\*in mit 508 km (2019: 424 km) den 6. Platz (2019: 20. Platz).

Gemessen an der Größe des Teams, hat sich das Team „ADFC Stuttgart“ mit der Verteidigung des vierten Platzes bei den gefahrenen Kilometern und dem 6. Platz bei den pro Teilnehmer\*in gefahrenen Kilometern sehr gut geschlagen.

Insgesamt zeigt das Ergebnis, dass das Radfahren bei mehr Menschen einen höheren Stellenwert bekommen hat – auch das ist ein Grund zur Freude.

2021 treten wir natürlich wieder an.

Paul Werner Schreiner



## KAUFBERATUNG:

Sie wollen ein neues Fahrrad kaufen und sind angesichts des Angebots

- in kleinen Fahrradläden enttäuscht,
- in großen Fahrradläden verwirrt?

Der ADFC Stuttgart bietet eine **Kaufberatung** an. Dabei geht es nicht darum, bestimmte Fahrräder zu favorisieren, auch nicht darum, für bestimmte Fahrradhändler zu werben.

Ziel der Beratung ist es, alle an einem neuen Fahrrad Interessierten anhand einer strukturierten Checkliste zu informieren

- über Fahrradtypen (Vor- und Nachteile),
- darüber, was hinsichtlich des Rahmens (Größe, Material, Form) zu bedenken ist,
- über die Elemente der Ausstattung (Schaltung, Naben, Achsen, Bremsen, Federung, Beleuchtung, Schutzbleche, Sattel, Gepäckträger, Ständer sowie Sicherung).

Wer ein neues Fahrrad kaufen will, soll in die Lage versetzt werden, mit klaren Vorstellungen (quasi einer Art Pflichtenheft) zu dem Händler seiner Wahl zu gehen. Auch werden die Bedingungen (Vor- und Nachteile) des Fahrradkaufes auf dem Versandweg erörtert.

Die Kaufberatung ist für ADFC-Mitglieder kostenlos. Für Nicht-Mitglieder wird eine Aufwandsentschädigung von 15 Euro erhoben, die jedoch bei Eintritt in den ADFC entfällt.

Auch dieser Service wird von Paul-Werner Schreiner angeboten – Terminvereinbarung und Kontaktdaten siehe Seite 21.

Paul-Werner Schreiner

## 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.

Namentlich gekennzeichnete Artikel stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion dar. Nachdruck mit Quellenangabe erlaubt – bei Fotos mit Angabe der Bildautor\*innen jedoch vorher Kontakt aufnehmen.

### 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),  
[stuttgart@adfc-bw.de](mailto:stuttgart@adfc-bw.de)

### Redaktion:

Cornelius Gruner, (V.i.S.d.P.,  
[cornelius.gruner@adfc-bw.de](mailto:cornelius.gruner@adfc-bw.de)) Paul-Werner  
Schreiner, Sabine Weissinger, Tobias Willerding  
u. a.

**Layout:** Simona von Werder

**Redaktionsschluss** für den Herbstrundbrief:  
10. Juli 2021

**Druck:** Druckhaus Stil + Find, Leutenbach-  
Nellmersbach

**Auflage:** 2500 Stück

## TERMINE ONLINE



### Immer aktuell: Unsere Touren im Internet

Unsere Touren und Veranstaltungen werden in der Tourendatenbank des ADFC Baden-Württemberg im Internet veröffentlicht und dort aktualisiert. Änderungen, Absagen und zusätzliche Tourenangebote sind dort, auch kurzfristig, zu erfahren.

[www.adfc-bw.de/stuttgart/  
termine-und-touren](http://www.adfc-bw.de/stuttgart/termine-und-touren)

## FÖRDERMITGLIEDER

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

**bike-bar**, Gomaringer Str. 23, 70597 Stuttgart-Degerloch, 0711 762295, [www.bike-bar.de](http://www.bike-bar.de)

**e-bike schahl OHG**, Schubartstr. 16–18, 70190 Stuttgart-Ost, 0711 2865012, [www.e-bike-stuttgart.com](http://www.e-bike-stuttgart.com)

**Heinz Blaschke, Steinmetz**, Eckartstr. 4 (am Pragfriedhof), 70191 Stuttgart-Nord, 0711 2569998, [www.blaschke-steinmetz.de](http://www.blaschke-steinmetz.de)

**Neue Arbeit (Radstation)**, an den Bahnhöfen Vaihingen, Möhringen, Bad Cannstatt, Feuerbach, 0711 9976179, [www.neuearbeit.de](http://www.neuearbeit.de)

**Rad und Reisen**, Arnoldstraße 1, 70378 Stuttgart-Mühlhausen, 0711 532127, [www.radundreisen.de](http://www.radundreisen.de)

**Rad und Tat**, Freihofstraße 11, 70439 Stuttgart-Stammheim, 0711 808935, [www.radundtatstuttgart.de](http://www.radundtatstuttgart.de)

**Radsport Wolbold**, Riederstraße 8, 70619 Stuttgart-Lederberg, 0711 427289, [www.radologe.de](http://www.radologe.de)

**rent a bike Andreas Straub**, Verleih: verschiedene Orte, 0711 42070833, [www.rentabike-stuttgart.de](http://www.rentabike-stuttgart.de)

**Sport+Ski Laich**, Vaihinger Markt 8, Stuttgart-Vaihingen, 0711 731606, [www.sport-ski-laich-business.site](http://www.sport-ski-laich-business.site)

**Stadtrad**, Gutenbergstraße 45A, 70176 Stuttgart-West, 0711 6567199, [www.stadtrad-west.de](http://www.stadtrad-west.de)

**Stromrad**, Olgastraße 43, 70182 Stuttgart-Mitte, 0711 31953771, [www.stromrad.com](http://www.stromrad.com)

**Zweirad Walz**, Steinbrunnenstraße 30–32, 70567 Stuttgart-Möhringen, 0711 16160-33, [www.zweirad-walz.de](http://www.zweirad-walz.de)

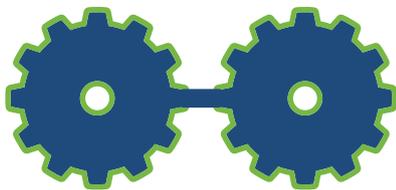
# ADFC-Pannenhilfe

## Schieben war gestern

Exklusiv für  
ADFC-Mitglieder  
24-Stunden-Hotline:  
[www.adfc.de/  
pannenhilfe](http://www.adfc.de/pannenhilfe)

### Panne? Hilfe ist unterwegs!

ADFC-Mitglieder erhalten im Pannen- oder Notfall schnell und unkompliziert Hilfe, damit Sie Ihre Fahrt zügig fortsetzen können. Die Service-Hotline ist 24 Stunden für Sie da! Wie Sie ADFC-Mitglied werden können und welche Vorteile Sie dadurch genießen, erfahren Sie hier: [www.adfc.de/vorteile](http://www.adfc.de/vorteile)



## Tandempilot in Stuttgart gesucht!

Wer hat Lust mit mir – einer hochgradig sehbehinderten, aber noch fitten und unternehmungslustigen Seniorin, die im Stuttgarter Westen wohnt – und meinem E-Tandem nette Touren zu unternehmen?

Dann melde dich zur Kontaktaufnahme unter Telefon 0172 4625601!

## INFO

### Fahrradbüro und Selbsthilfwerkstatt des ADFC Stuttgart

In „normalen“ Zeiten jeden Mittwoch geöffnet:  
das ADFC-Fahrradbüro (von 17 bis 19.30 Uhr)  
die ADFC-Selbsthilfwerkstatt (von 17.30 bis 20 Uhr)

In Corona-Zeiten könnt ihr euch auf unserer Website [www.adfc-bw.de/stuttgart](http://www.adfc-bw.de/stuttgart) über die Öffnungszeiten und -bedingungen informieren. Oder ihr abonniert unseren Newsletter – dann seid ihr immer auf dem Laufenden und erhaltet zudem Infos über Touren, Veranstaltungen und politische Aktionen. E-Mail an [newsletter-stuttgart@adfc-bw.de](mailto:newsletter-stuttgart@adfc-bw.de) genügt.

ADFC-Fahrradbüro und ADFC-Selbsthilfwerkstatt,  
Rotebühlstraße 86/1 (Umweltzentrum),  
70178 Stuttgart-West.

Im Corona-Lockdown sind wir jederzeit per Mail und Telefon erreichbar: [stuttgart@adfc-bw.de](mailto:stuttgart@adfc-bw.de),  
0711 6368637 (AB, wir rufen zurück).

**HEINZ BLASCHKE**  
GRABMALE UND STEINWERK

Vormals Clappier • Gründungsmitglied des HGTV seit 1991

**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](http://www.blaschke-steinmetz.de) • [www.blaschke-grabmale.de](http://www.blaschke-grabmale.de)  
Telefon 0711 2569998 • Telefax 0711 2567263

Formwilde  
Granitplatten,  
verschiedene  
Größen

Mitglied der Vereinigung  
der Deutschen  
Steinmetz- und Stein-  
bildhauer-Kunstvereine

**NATUR  
STEIN**  
Präsenz in Deutschland  
über ohne Kinderarbeit!

**naturwerkstatt**

Fahrradwerkstatt  
Dienstleistungen  
Reparatur

[www.blaschke-steinmetz.de](http://www.blaschke-steinmetz.de) • [www.blaschke-grabmale.de](http://www.blaschke-grabmale.de)