

Stuttgarter RadRundbrief

Herbst 2021



Foto: Malte von Scheven

Radverkehrsnetz:

Mapathon für Stuttgart-Ost

Ampel-Chaos an der Eberhardstraße:

Wenn die Polizei rotsieht



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



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

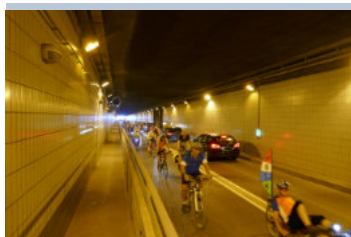
Tübingen

Poststraße 3
Tel. 07071 56 87 391

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

INHALT

STUTT GART



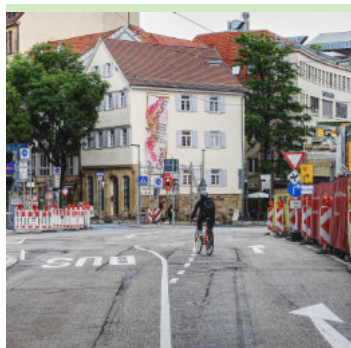
- 4 Radverkehr: Neues aus Stuttgart
- 5 Webseite des ADFC Stuttgart im neuen Look
- 6 Rad-Demo Filder: Freie Fahrt von den Fildern in die Stadt!
- 8 Mapathon für Stuttgart-Ost

TOUREN



- 10 Tour de Region: In einem groooßen Kreis um Stuttgart herum
- 12 Mit dem Rad zur Grabkapelle
- 13 Enns- und Traun-Radweg

VERMISCHTES



- 15 Interview: Cornelius Meister, Chefdirigent und Alltagsradler
- 16 Ampel-Chaos an der Eberhardstraße
- 17 E-Scooter: Grünes Licht? Von wegen!
- 18 Fahrradfreundlicher Arbeitgeber: LAPP
- 19 Tourenberatung / Fördermitglieder/ Impressum

Liebe Stuttgarter ADFC-Mitglieder,

Unsere Fahrradkuriere haben Ihnen diesen RadRundbrief nach Hause gebracht.

Wer den Rundbrief in Zukunft nicht mehr gedruckt, sondern lieber digital lesen will, kann uns das per Mail an stuttgart@adfc-bw.de mitteilen. Wir mailen Ihnen dann den Link zu unserem nächsten RadRundbrief, sobald er online steht.

Liebe Mitglieder des ADFC Stuttgart,

es geht voran mit dem Radverkehr in Stuttgart. Man sollte nicht immer nur meckern, sondern auch mal das Positive sehen. Während in den letzten zwei Jahren die Verwaltung noch mit dem Aufbau von mehr Personal beschäftigt war, gibt es jetzt deutliche Fortschritte. Hier eine (unvollständige) Liste an Planungen, die dieses Jahr bereits in den politischen Gremien beschlossen wurden: Fahrradstraße Burgenlandstraße in Feuerbach, Fahrradstraße in der Wiesbadener Straße in Cannstatt, Radschnellweg an der Nürnberger Straße (erstmal provisorisch als Pop-up-Radweg), Wilhelmsbrücke in Cannstatt exklusiv für Fuß- und Radverkehr, Pop-up-Radweg in der Schönestraße, Cannstatt, sowie Radfahrstreifen an der Schwarzenbergstraße in Stuttgart-Ost. In der zweiten Jahreshälfte darf man auf weitere Planungen hoffen, z. B. mit Blick auf Kaltental oder auch die Vaihinger Straße in Möhringen.

Darüber hinaus hat die Stadtverwaltung im Juli die Pläne für einen Radschnellweg an der Jahnstraße von S-Ost zur Ruhbank vorgestellt. Abstimmung darüber im Herbst, eine politische Mehrheit ist sehr wahrscheinlich. Mit zwei in wenigen Jahren realisierbaren Radschnellwegen steht die Stadt Stuttgart deutschlandweit sehr gut da.

Auch in konservativen Kreisen ist die Notwendigkeit für Veränderung erkannt worden. Ende Juli hat der ADFC Stuttgart mit dem Radbündnis Filder eine Demo für den Radschnellweg Filderstadt-Stuttgart veranstaltet, mit den Schwerpunkten Flughafen-tunnel und Radschnellweg Jahnstraße. Dass Christoph Traub (OB Filderstadt, CDU) an der Demo teilnahm, hat uns sehr gefreut.

Außerdem sollen bis Ende 2021 einige Radprojekte endlich auf der Straße ankommen: Hauptradroute 2, Fahrradstraße Marienplatz-Heslach, Fahrradstraße Burgenlandstraße, diverse Pop-up-Radwege und viele Kleinstmaßnahmen.

Und auch sonst gibt es gute Nachrichten: Die Fahrradstaffel der Polizei Stuttgart ist nicht mehr bei der Einsatzhundertschaft angesiedelt, sondern bei der normalen Verkehrspolizei und ist jetzt viel häufiger im Stadtbild zu sehen. Hier erhoffe ich mir durch den Perspektivwechsel vom Auto zum Fahrrad, dass es mittelfristig deutlichere Verbesserungen geben wird in Bezug auf die Verfolgung von motorisierter Gewalt in Stuttgart.

Tobias Willerding



In den letzten Monaten gab es im Stadtgebiet Stuttgart einige Verbesserungen für Radfahrer*innen:

- In **Stuttgart-Nord** wurden die Einbahnstraßen Rathenaustraße und Hölzelweg für Radfahrer*innen in Gegenrichtung geöffnet. Ebenso wurde in **Feuerbach** die Dieterlestraße in Gegenrichtung geöffnet.
- Am **Birkenkopf** wurde ein neuer Überweg für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen eingerichtet, sodass man nun direkt vom Weg an der Geißeichstraße in den Wald fahren kann – so wie es die **Haupttradrouten 9** vorsieht, die allerdings noch nicht ausgeschildert ist.
- Eher als Verschlechterung betrachten viele Radfahrer*innen die „Langsam fahren“-Markierungen in **Kaltental** und an der Geißeichstraße. Grund für die Markierungen ist, dass es sich hier um Unfallschwerpunkte handelt. Die Radfahrer*innen haben zwar jeweils Vorfahrt, aber es nützt nichts, wenn auf dem Grabstein steht, er oder sie habe recht gehabt. Dennoch kann man kritisieren, dass die Maßnahmen ausschließlich den Radverkehr treffen und es keine Vorkehrungen gibt, die Autofahrer*innen zum langsameren Abbiegen zwingen, wie etwa engere Abbiegeradien.
- Der steile **Feuerbacher Weg** wurde saniert und für den Radverkehr geöffnet.
- Beim **Schloss Solitude** wurde ebenfalls eine Straße saniert, die für Radfahrer*innen wichtig ist: die in Stuttgart namenlose Straße, die zur Gerlinger Solitudestraße führt.
- In der **Neckartalstraße** wurde stadteinwärts ein Radfahrstreifen eingerichtet. Im Bereich des TSV Münster ist er ein Parkstreifen, auf dem aber nur zu manchen Zeiten geparkt werden darf; zu den meisten Zeiten ist er frei und steht dem Radverkehr zur Verfügung. Weiter stadteinwärts besteht dann ein richtiger Radfahrstreifen.
- Es wurden weitere **Fahrradreparatursäulen** installiert: in **Mühlhausen** neben der gleichnamigen Stadtbahnhaltestelle, in **Feuerbach** bei der Freien Musikschule (Stuttgarter Straße) und in **Obertürkheim** beim Bahnhof.
- Im Frühjahr startete die Stadt die Aktion für mehr Sicherheit beim Überholen von Radfahrenden im Rahmen der Kampagne „Miteinander läuft's besser“. Dazu wurden Hinweis-Aufkleber zum Aufbringen auf städtischen Fahrzeugen, Postkarten, Plakate, Brückenbanner und auch digitale Medien wie die Variotafeln und die Fahrgastinformationen in Bussen und Bahnen der SSB eingesetzt. Zusätzlich wurde über die Telefonansage der Stadt sowie in den Bürgerbüros und bei der Zulassungsstelle über die Regelung zum **Überholabstand** informiert. Im Herbst soll die Aktion wiederholt werden – mehr dazu unter www.stuttgart.de/miteinander.

Von oben nach unten:

Jetzt für Radfahrer*innen in Gegenrichtung geöffnet: die Rathenaustraße bei der Weißenhofsiedlung.

Sehr steil, aber direkt: der Feuerbacher Weg.

Neckartalstraße: Hier geht der Parkstreifen in einen echten Radfahrstreifen über.

Fotos: Frank Zühlke

Ausblick

Demnächst stehen weitere, größere Maßnahmen an. Manche davon werden aber zunächst nur begonnen und sich über Jahre hinziehen, bis sie fertiggestellt sind:

- Fahrradstraße Feuerbach, Burgenlandstraße.
- Fahrradstraße S-Süd, Möhringer Straße, Burgstallstraße, zunächst wird der Abzweig Eierstraße umgebaut.
- Breiterer Radfahrstreifen an der Nürnberger Straße bergauf, zunächst provisorisch.
- Radwege an der Theo, zunächst beim Rotebühlplatz an der bisherigen Baustelle.
- Die HRR 2 von S-Ost nach Wangen und Hedelfingen, zunächst auf Höhe der Otto-Konz-Brücken.
- Radwege an der Pragstraße nach Eröffnung des Rosensteintunnels, zunächst provisorisch. Außerdem wird ein Radweg an der Schönestraße hergestellt. Und die Wilhelmsbrücke soll für den Kfz-Verkehr gesperrt werden.

Frank Zühlke



Oben:

In Kaltental besonders wichtig: Hinweise auf den Überholabstand.

Webseite des ADFC Stuttgart im neuen Look

Unsere Webseite wurde auf das neue einheitliche Design des ADFC umgestellt. Es ist moderner und kann nun besser auf unterschiedlichen Geräten angezeigt werden, vom Smartphone übers Tablet bis zum großen PC-Bildschirm. Die Seite ist nun über stuttgart.adfc.de zu erreichen. Alte Adressen, auf die etwa gespeicherte Links verweisen, werden automatisch auf diese Seite umgeleitet.

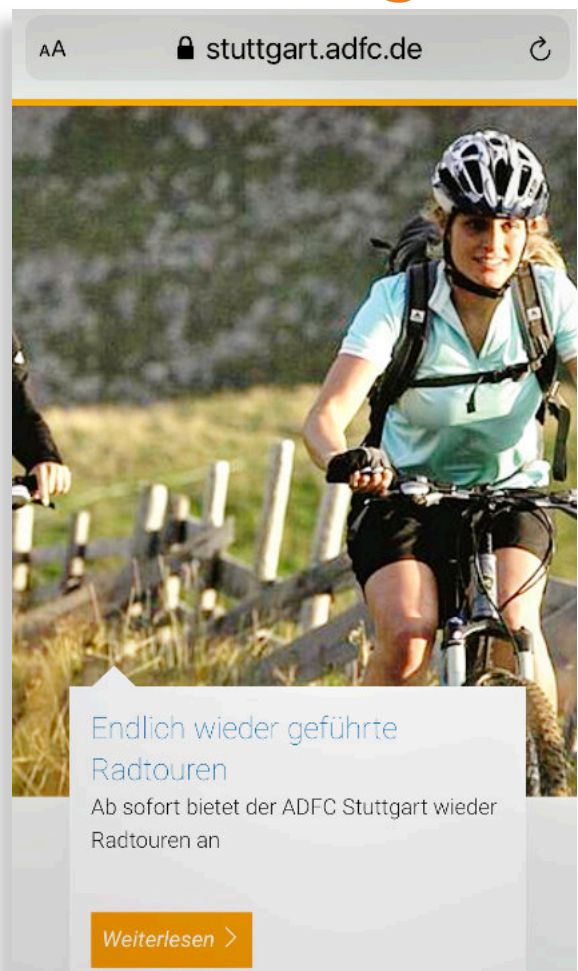
Manches steht nun an anderer Stelle. Auf der Startseite zum Beispiel findet man weiter unten die jüngsten Neuigkeiten und unsere nächsten Touren. Auch das neue Tourenportal ist für die Detailsuche verlinkt. Am besten einfach mal die Seite stuttgart.adfc.de aufrufen – und viel Spaß beim Klicken und Scrollen!

Renate Gruner



Rechts:

So sieht die neue Startseite aus, hier optimiert fürs Smartphone.



Rad-Demo:

Freie Fahrt von den Fildern in die Stadt!

Am 24. Juli trafen sich die Rad-Aktiven aus Stuttgart und den Fildergemeinden an der Filharmonie in Bernhausen. Rund 120 Radfahrer*innen demonstrierten für eine schnelle Umsetzung der Radschnellwege in der Region Stuttgart und für einen fahrradfreundlichen Flughafentunnel.

Bei der Auftaktkundgebung betonte Tobias Willerding vom ADFC Stuttgart die Dringlichkeit, die längst vorliegenden Pläne für den Radschnellweg Mittlere Filderlinie endlich umzusetzen. Er forderte, dass es auch bei den weiteren in der Region Stuttgart geplanten Radschnellwegen jetzt flotter vorangehen muss. Stuttgart ist eine autogerechte Stadt. Die Radinfrastruktur ist allenfalls provinziell, auch und insbesondere auf den Fildern. Planungen für einen Radschnellweg ab Ruhbank versauern in den kommunalen Gremien. Ein Ziel der Demonstration war, die Realisierung der Radschnellwege zu beschleunigen. Der Plan für den Radschnellweg von Filderstadt nach Stuttgart über die Filderlinie und vorbei an der Gerokruhe entlang der Jahnstraße wurde bereits dem zuständigen Technikausschuss von Stuttgart präsentiert. Nun gilt es, den kommunalen Bremsern allen Wind aus den Segeln zu nehmen. Dieser Radweg wäre eine wichtige Verbindung zwischen der Innenstadt und den Filderbezirken.



Foto: Malte von Scheven

Oben:

Im Flughafentunnel mit Blaulicht und Polizeischutz.

Christoph Traub, der Oberbürgermeister von Filderstadt, machte bei der Kundgebung deutlich, dass er sich für schnelle Verbesserungen beim Flughafentunnel einsetzen will. Monika Knopf vom Radbündnis Filder stellte klar: „Die aktuelle Situation im Flughafentunnel ist für Radfahrende eine Zumutung! Die Verkehrsführung ist nicht nur unattraktiv, sondern gefährlich. Wir Radfahrende haben ein Recht auf Sicherheit im Straßenverkehr. Deshalb fordern wir die Verantwortlichen auf, endlich zu handeln!“ Das Radbündnis Filder hat in einer speziell dafür eingerichteten Arbeitsgruppe, koordiniert vom ADFC-ler Cornelius Gruner, Verbesserungsvorschläge erarbeitet für mehr Sicherheit bei der Durchfahrt des Flughafentunnels und sie Verkehrsminister Winfried Hermann vorgelegt. Sie bilden die Grundlage für ein Gespräch mit dem Minister, das nach den Sommerferien stattfinden soll. Das Radbündnis Filder drängt darauf, die Verkehrssituation für Radfahrende und Fußgänger*innen rasch zu verbessern.

Dann kam der Demozug in Fahrt – statt langer Reden nahmen die Teilnehmer*innen die Missstände der aktuellen Radinfrastruktur selbst in Augenschein.



Foto: Malte von Scheven

INFO

Das **Radbündnis Filder** gibt es offiziell erst seit dem 28. April 2021. Gegründet haben es radinteressierte Bürger*innen, Vertreter*innen von ADFC und Uni Hohenheim und die kommunalen Radbeauftragten von Stuttgart, Leinfelden-Echterdingen, Ostfildern und Filderstadt. Auslöser war der Radweg zwischen Plieningen und Echterdingen, der wegen einer Baustelle einfach gekappt wurde und damit deutlich machte, dass über die Gemarkungsgrenzen hinaus etwas für Radfahrende getan werden muss. Der Kick-off, noch unter dem Namen 70599 Lebenswert, fand im August 2020 in Präsenz statt. Im Auftaktworkshop wurden viele „Problemzonen“ der Radinfrastruktur auf den Fildern zusammengetragen und sofort mit der Arbeit begonnen. Die Gruppe ist inzwischen auf ca. 30 Personen angewachsen und wird koordiniert von Evelyn Sindermann und Stephanie Reinhold. Mehr unter www.radbundnis-filder.de.

Erstes Highlight: der Flughafentunnel

Die zahlreichen Polizeimotorräder die den Demozug begleiteten, tauchten den Flughafentunnel in ein Blaulichtmeer. Man konnte sich fragen, ob die Radfahrer*innen vor den Gefahren durch den Autoverkehr geschützt gehören, oder ob allein die Tatsache, dass Radler*innen den Tunnel benutzen, bereits eine allgemeine Gefahr darstellt?

Die Präsenz des fließenden Verkehrs auf der Gegenfahrbahn hatte einen positiven Effekt. Man konnte ganz klar sehen, dass die Sperrung des Tunnels für Radfahrende seine Berechtigung verliert, wenn die Autos nur langsam genug passieren. Geht doch!

Weiter zur Ruhbank und über die Jahnstraße zum Wilhelmsplatz

Wie eine fahrradfreundlichere Zukunft aussehen könnte, wie zügig und vor allem sicher man von der Filharmonie hinab in die Stuttgarter City gelangen kann, das konnten die Demonstrierenden nun selbst erfahren. Um von Bernhausen über Plieningen und Birkach in die Landeshauptstadt zu kommen, benutzen Radfahrende bislang den Weg über Schönberg nach Degerloch. Für untrainierte Radler*innen ist wegen der Steigung (mehr als zehn Prozent) ein E-Bike notwendig. Die Demonstration zeigte plastisch, wie viel leichter der Weg zur Ruhbank auf der Filderlinie ist. Selbst mit einfachen Fahrrädern mit wenig Gängen war der Anstieg zum Fernsehturm problemlos machbar.

Weiter ging es über die vielspurige Jahnstraße, die sich in ausladenden Kurven hinunter in die Stuttgarter City schlängelt. Platz ist genügend da, doch die Straße gehört bisher dem Auto. Dabei wäre es so einfach und vor allem gerecht, den Radfahrenden ihren Teil abzugeben. Statt des dort geplanten Radschnellwegs sorgte an diesem Demo-Samstag die Polizei-Eskorte für die freie Fahrt, die wir uns für Radfahrer*innen wünschen.

Evelyn Sindermann, Koordinatorin Radbündnis Filder



Foto: Tobias Willéding



Foto: Stephanie Reinhold



Foto: Malte von Scheven

5% Preisnachlass
für alle ADFC - Mitglieder *

ZWEIRAD
WALZ OHG

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

*ausgenommen reduzierte Ware, Bücher und Zeitschriften



Mapathon für Stuttgart-Ost

Das Ziel ist ein gutes Radwegenetz. Warum wir dafür einen Mapathon brauchen? In einem Mapathon tragen unterschiedliche lokale Akteure und Einzelpersonen ihr Wissen zusammen und entwickeln eine Idee für ein gutes Radnetz in ihrer Stadt oder Kommune. Dabei geht es nicht um die bestehende Infrastruktur, sondern um die Entwicklung eines Wunschradsnetzes, das es allen Einwohner*innen ermöglicht, zügig und sicher auf direktem Weg ihre Ziele zu erreichen. Einen solchen Mapathon hat der ADFC Stuttgart 2020/21 für den Stadtbezirk Stuttgart-Ost durchgeführt.

Schritt 1: Wir erstellen ein Radwegenetz

Zunächst haben wir Quell- und Zielpunkte festgelegt, danach die optimalen Routen ausgewählt – nicht nur Schleichwege, auf denen man bereits heute gut Rad fahren kann, sondern vor allem direkte und topografisch ideale Strecken mit dem Anspruch, sie für den Radverkehr zu ertüchtigen. Dazu nahmen wir drei Kategorien unter die Lupe: Pendlerstrecken, Routen für Jugendliche und Familien sowie Routen zu Freizeitzielen. Die Ergebnisse sind in einer Karte zusammengestellt: https://umap.openstreetmap.de/de/map/mapathon-stuttgart-ost-netzplan_10422. Die verschiedenen Arten von Zielen und Routen können dort links an den Augensymbolen ein- und ausgeschaltet werden.



Ein Teil des erarbeiteten Netzes für Stuttgart-Ost.

Legende:

Rot bzw. **hellgrün** durchgezogen: Hauptradrouten 1. bzw. 2. Ordnung aus dem Konzept der Stadt Stuttgart (2009)
Rot bzw. **hellgrün** gestrichelt: Alternativrouten
Blau: Pendlerstrecken (**hellblau**: Zielnetz, schwierig herzustellen)
Orange: Routen für Jugendliche und Familien
Dunkelgrün: Routen zu Freizeitzielen

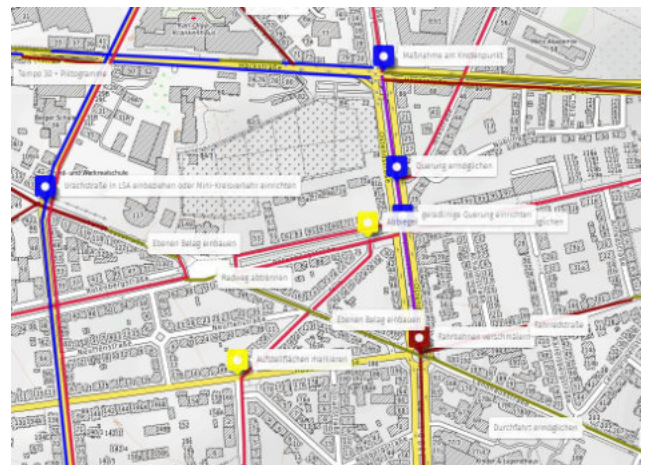
Ihr kennt euch aus in eurem Stadtbezirk!

Wer bei kommenden Mapathons mitmachen möchte, schickt bitte eine E-Mail an frank.zuehlke@adfc-bw.de. Wir brauchen eure Ortskenntnisse aus dem Radfahrer*innen-Alltag, also: seid dabei!

Euer Mapathon-Team im ADFC Stuttgart

Schritt 2: Maßnahmen andenken

Darüber hinaus haben wir auch erste Überlegungen zu möglichen Maßnahmen angestellt. Dabei geht es natürlich nicht darum, genaue Pläne anzufertigen – das ist und bleibt Aufgabe der Stadtverwaltung. Wir überlegten aber jeweils, ob eher eine Lösung mit Mischverkehr oder eher eine Lösung mit Radverkehrsanlage möglich ist. Die Ergebnisse sind ebenfalls in Kartenform dargestellt: https://umap.openstreetmap.de/de/map/mapathon-stuttgart-ost-massnahmen_10458



Ausschnitt aus der Karte zu Überlegungen bezüglich Maßnahmen.

Legende:

Streckenabschnitte:

Rot: Mischverkehr, dabei hell vorläufig ohne Maßnahme, dunkel mit Maßnahme (z. B. Tempo 30 anordnen)
Blau: Mit Radverkehrsanlage, z. B. geschützter Radfahrstreifen oder Rad- und Busspur
Rot und blau: Je Richtung unterschiedlich (bergauf Radverkehrsanlage, bergab Mischverkehr)
Violett: Sowohl Mischverkehr als auch Radverkehrsanlage sind denkbar, bei Tempo 30 oder Umwandlung von Stellplätzen
Oliv: Sonstige Maßnahme, zum Beispiel bei Pflasterstraßen oder Straßen mit Stadtbahnschienen
Grün: Wege in Grünanlagen oder im Wald

Knotenpunkte:

Rot: Bau eines Kreisverkehrs oder Korrektur an bestehendem Kreisverkehr, z. B. Fahrbahnen verschmälern, um ein Überholen und Schneiden von Radfahrer*innen zu verhindern
Blau: Eigene Querungsmöglichkeiten für Radfahrer*innen schaffen
Gelb: Kleinmaßnahmen

Schritt 3: Priorisierung

Da die erforderlichen Maßnahmen sehr zahlreich sind, haben wir priorisiert, was als erstes gemacht werden soll. Die Wahl fiel auf:

1. die Hauptradroute 2, und zwar die Ursprungsvariante komplett durch die Landhausstraße, und
2. eine Nord-Süd-Route von Ostheim durch Gablenberg und hinauf zur Hauptradroute 41.

Auf der ersten Karte sind diese unter „Anfang“ zu finden (alles andere ausblenden).

Schritt 4: Vorstellung im Bezirksbeirat und Bürgerbeteiligung

Bei der Sitzung des Bezirksbeirats Stuttgart-Ost im Juni konnten wir das Projekt kurz vorstellen, danach gab es eine Diskussion der Bezirksbeirat*innen. Ein Beschluss wurde aber noch nicht gefasst.

Um das Ganze auf eine breitere Basis zu stellen, haben wir über unsere Verteiler zu einer öffentlichen Ortsbesichtigung eingeladen. Dabei wurden die beiden priorisierten Routen besichtigt und über mögliche Maßnahmen diskutiert. Es gab natürlich auch die Möglichkeit, zu anderen Routen Vorschläge zu machen oder weitere Routen vorzuschlagen. Die Ergebnisse sind in den obigen Karten mit eingearbeitet.

Wie geht es weiter?

Als nächstes ist die Übergabe der Ergebnisse an die Bezirksbeirat und die Stadtverwaltung geplant. Außerdem sollte im Bezirksbeirat noch ein Beschluss gefasst werden. Und danach? Nehmen wir weitere Stadtbezirke in den Blick!

Frank Zühlke

Ehrenamt gesucht? Wir haben für jede*n das Passende!

Der ADFC Stuttgart lebt von der aktiven Mitarbeit seiner Mitglieder, sei es bei der Lobbyarbeit, den Radtouren oder der Selbsthilfewerkstatt. Hier gibt es für jedes Interessen- und Skill-Set das passende Engagement:

Social-Media-Verantwortliche*r

Wir sind auf Twitter, Instagram und Facebook aktiv, um für unsere Aktionen zu werben, über die Radpolitik in Stuttgart zu berichten und einen Einblick in die Vereinsarbeit zu geben. Unser*e Social-Media-Verantwortliche*r bekommt Bildmaterial und Texte für Posts und hat ein Auge auf die restliche Radcommunity auf der jeweiligen Plattform.

Zeitaufwand: 1 bis 2 Posts / Woche

Scout für Fördermitglieder

Förderungen von Unternehmen und Einrichtungen sind ein wichtiges Finanzierungsmittel für den ADFC vor Ort. Das Geld verwenden wir dazu, Stuttgart zu einer fahrradfreundlichen Stadt werden zu lassen. In der AG Fördermitglieder engagieren sich vertriebs- oder marketingaffine Mitglieder mit dem Ziel, Möglichkeiten zur Gewinnung neuer Fördermitglieder auszuloten, zu planen und umzusetzen. Hier sind Ideen, Kontakte und kreatives Denken gefragt, sicher auch Kontaktfreudigkeit.

Zeitaufwand: 2-monatige Treffen, Scouten nach Belieben

Lobbyist*in in der Radverkehrsgruppe

Die Radverkehrsgruppe bespricht die Pläne der Stadtverwaltung zu Radinfrastrukturprojekten und entwirft Stellungnahmen, um Fehlplanungen abzuwenden oder auf notwendige Veränderungen hinzuweisen. Gefragt

sind lösungsorientiertes Denken und das Interesse, die Situation für Radfahrende in Stuttgart zu verbessern.
Zeitaufwand: 1 Treffen / Monat (immer am 2. Mittwoch des Monats, 20 Uhr)

ADFC-TourGuide

Geführte Radtouren sind ein Kernstück unserer Vereinsaktivitäten. Wer Lust hat, Radtouren zu planen und eine Gruppe zu führen, kann sich zum ADFC-TourGuide ausbilden lassen und dann nach Wunsch in Stuttgart und Umgebung Fahrten anbieten. Wer einen Einblick in das Tourenleiten gewinnen will, kann als Co-TourGuide bei unseren erfahrenen Guides mitfahren.

Zeitaufwand: Ausbildung 2 bis 3 Tage, Touren nach Belieben

Fahrradbastler*in in der Selbsthilfewerkstatt

Wer die Technik rund ums Fahrrad spannend findet, bei Rädern jeder Bauart gerne Hand anlegt und im Team nach praktischen Lösungen für kleine und größere Raddefekte suchen will, ist in der Selbsthilfewerkstatt gut aufgehoben. Hier werden Besucher*innen bei der Reparatur betreut — nach dem Motto: "Hilfe zur Selbsthilfe". Die notwendigen Fähigkeiten kann man auch in unseren Reparaturkursen erlernen.

Zeitaufwand: Werkstattdienste nach Belieben, mittwochs zwischen 17.30 und 20 Uhr

Gesine Schleth

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

Tour de Region: In einem groooooßen Kreis um Stuttgart herum

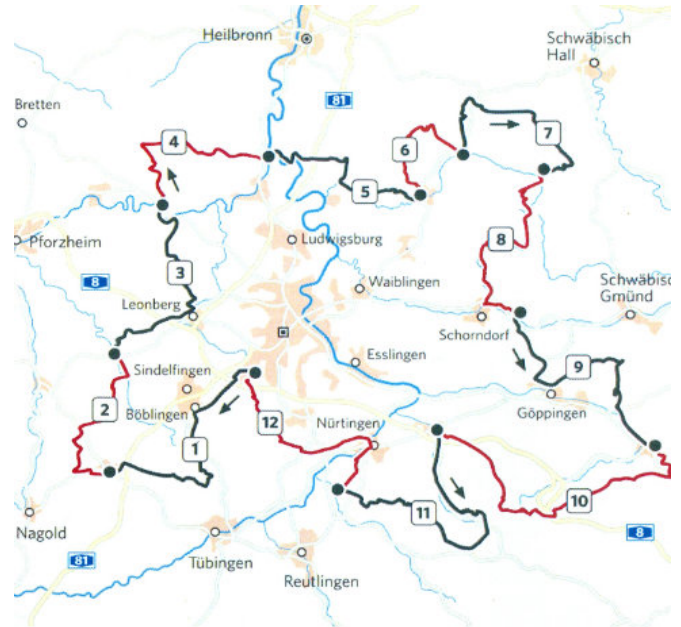
Die Stadt Stuttgart mit dem Fahrrad zu umrunden, stellt aus geografischen Gründen immer eine Herausforderung dar. Im ADFC Stuttgart werden immer wieder solche Touren angeboten:

- Inzwischen schon Tradition ist die jährliche „Panoramatour“ mit 45 Kilometern und 800 Höhenmetern.
- 2017 fuhren wir die Tour „Stuttgart around – Ein Rundkurs auf den Höhen von Stuttgart“ und zogen einen etwas größeren Kreis; 65 Kilometer und 1.200 Höhenmeter.
- Fast jedes Jahr bieten wir den Stuttgarter Radelthlon an; etwa 80 Kilometer, 650 Höhenmeter.
- 2018 zogen wir an sechs Mittwochen von Mai bis Oktober einen noch einmal deutlich größeren Kreis um Stuttgart. Er basierte auf einem Tourenangebot, das die Stuttgarter Zeitung in Zusammenarbeit mit dem VVS bereits 2014 veröffentlicht hatte und das 10 Etappen jeweils von und zu einem gut erreichbaren Nahverkehrspunkt umfasste. Der Kreis reichte von Herrenberg im Südwesten über Bietigheim-Bissingen im Nordwesten, Murrhardt im Nordosten und Süßen im Südosten. Auf den ungefähr 430 Kilometern mussten etwa 4.500 Höhenmeter überwunden werden (siehe RadRundbrief Frühjahr 2018, S. 12)

Stuttgarter Zeitung und VVS hatten schon 2010 unter dem Titel „Tour de Region“ mit zwölf Etappen einen noch größeren Rundkurs angeboten. Wir waren diesen seinerzeit mit den vorgesehenen Etappen gefahren und hatten dabei die Erfahrung gemacht, dass man durch Landstriche kommt, die selbst Menschen, die in Stuttgart groß geworden sind, nicht unbedingt kennen. Es entstand die Idee, auch diesen Rundkurs noch einmal zu fahren. Die zwölf Etappen haben wir auf acht reduziert, wobei das Prinzip, dass von und zu einem gut erreichbaren Nahverkehrspunkt gefahren wird, beibehalten wurde.

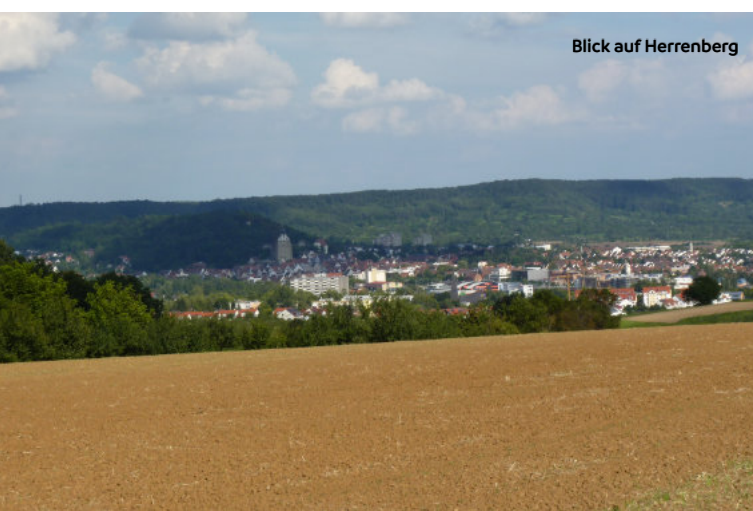
Im Frühjahr dieses Jahres fuhren wir in kleinen Gruppen mit unterschiedlichen Zusammensetzungen – wetterbedingt nicht chronologisch – diese acht Touren.

Als **Startpunkt für die erste Etappe** wählten wir Stuttgart-Vaihingen. Auf dem Radschnellweg kamen wir nach Böblingen und dann über Holzgerlingen ins Schönbuch. Von Herrenberg aus erreichten wir über Deckenpfronn und Dachtel das Würmtal, in dem wir schließlich entspannt nach Weil der Stadt fuhren.



Vaihingen – Weil der Stadt	76 km	750 HM
Weil der Stadt – Besigheim	72 km	850 HM
Besigheim – Sulzbach	60 km	1050 HM
Sulzbach – Schorndorf	71 km	950 HM
Schorndorf – Geislingen/Steige	56 km	930 HM
Geislingen/Steige – Kirchheim/Teck	57 km	810 HM
Kirchheim/Teck – Nürtingen	68 km	1170 HM
Nürtingen – Vaihingen (Stuttgart Mitte)	47 km	550 HM

Die **zweite Etappe** verläuft zunächst über Renningen und Silberberg ohne nennenswerte Steigungen bis Leonberg. Nach einem kurzen Stück im Glemstal führt sie über Höfingen auf die Höhe. Kurz vor Eberdingen geht es in einer schönen Abfahrt ins Tal, bis in Enzweihingen die Enz erreicht wird. Bis Vaihingen/Enz führt der Weg an der Enz entlang und dann weiter nach Essingen. Jetzt folgen zwei jeweils längere Anstiege. Nach beiden Anstiegen hat man bei der Fahrt hoch oben in den Weinbergen einen sehr schönen Blick in die Weite. Über Spielberg, Freudental und Löchgau erreicht man schließlich Besigheim.



Blick auf Herrenberg



Im Würmtal



Backnang

Die **dritte Etappe** geht von Besigheim nach einem kurzen Stück am Neckar über Hessigheim und Mundelsheim nach Großbottwar und weiter nach Steinheim an der Murr. Kurz hinter Steinheim verlässt der Weg die Murr und verläuft über Rielingshausen und Zwingelhausen nach Backnang. Jetzt ist ein Anstieg nach Allmersbach am Weinberg und die Amalienhöhe zu überwinden. Der höchste Punkt ist der Aussichtsturm auf dem Jux-Kopf hoch über Spiegelberg. Für die Abfahrt nach Spiegelberg sind sehr gute Bremsen notwendig. Im Tal der Lauter fährt man dann gemütlich nach Sulzbach. Wir hätten hier lange auf den Zug warten müssen, weshalb wir uns entschlossen, nach Backnang weiterzuradeln.

Die **vierte Etappe** ist die Etappe der schönen Täler. Sie führt von Sulzbach zunächst durch das schöne Fischbachtal hinauf nach Neu- und Altfürstenhütte. Bis Fichtenberg geht es dann im ebenso schönen Rottal sanft abwärts. Nach Überwinden eines kleinen Bergrückens gelangt man in Fornsbach ins Tal der Murr, das wir allerdings nur querten. Jetzt erfolgt der Aufstieg zum Ebnisee. Vorbei an der Laufenmühle fährt man schließlich im Wieslauftal abwärts nach Schorndorf.

Es folgen drei anstrengende Etappen. **Etappe fünf** führt zunächst von Schorndorf hinauf nach Adelberg. Für die Abfahrt wird man durch die schöne Abfahrt am Kohlbach hinunter nach Rechberghausen belohnt. Von dort geht es auf einer alten Bahntrasse weiter nach Göppingen. Nach der wie immer etwas nervigen Fahrt durch Göppingen steigt der Weg im Wald in Richtung Hohenstaufen länger an. Vor Hohenstaufen folgt eine rasante Abfahrt nach Ottenbach, von wo es wieder ansteigt zum Schurrenhof. Der Weg bleibt jetzt bis Burg Staufenneck auf der Höhe. Die Abfahrt ins Filstal ist sehr steil und man fährt, wenn man nicht einen großen Umweg fahren will, auf einer üblen Schotterpiste. Auf dem Filstal-Radweg erreicht man dann entspannt Geislingen.

Mit **Etappe sechs** geht's richtig auf die Schwäbische Alb. Von Geislingen führen wir auf dem neuen Radweg unterhalb der Bundesstraße hinauf in Richtung Amstetten. Vor Amstetten biegt die Route rechts ab und führt über Türkeim, Drackenstein und Hohenstadt weiter über die Alb, wobei man erfahren kann, dass die Alb auch oben alles andere als flach ist. Da die alte Abfahrt für Fahrräder nach Neidlingen hinunter nach wie vor gesperrt ist, führen wir über Eckhöfe, dann aber nicht auf der Straße, sondern durch den Wald. Von Neidlingen geht es im Tal der Lindach auf schönen Wegen stets leicht abwärts über Weilheim/Teck nach Kirchheim/Teck.

Grundsätzlich sind es von Kirchheim/Teck nach Nürtingen auf dem direkten Weg nur 10 bis 20 Kilometer, aber es geht auch anders.

Etappe sieben führt von Kirchheim/Teck ins Lenninger Tal und dann auf der (autofreien) Oberlenninger Steige wieder hinauf auf die Schwäbische Alb. Auf der Höhe geht es über Schopfloch, Dornstetten, Böhringen und Grabenstetten weiter bis zum Hohenneuffen. Die Abfahrt vom Hohenneuffen im Wald nach Neuffen erfordert wieder viel Aufmerksamkeit und gute Bremsen. Über Kohlberg, Bempflingen und Raidwangen erreicht man in Neckarhausen den Neckar, von wo es dann nicht mehr weit nach Nürtingen ist.

Die **achte und letzte Etappe** ist dann wieder ganz entspannt. Von Nürtingen aus fährt man im Aichtal, bis man hinter Neuenhaus das Siebenmühlental erreicht. Die ursprüngliche Tourenführung sieht vor, im Siebenmühlental nach Musberg und weiter über Oberaichen nach Stuttgart-Vaihingen zu fahren. Da an jenem Wochentag, als wir die Etappe fahren, aber zu erwarten war, dass wir im Siebenmühlental nicht allein sein würden, entschlossen wir uns, im Aichtal weiter nach Waldenbuch und Schönaich zu fahren. Von dort hielten wir uns Richtung Böblingen und gelangten schließlich auf dem Radschnellweg nach Vaihingen.

Fazit: Ein sehr schöner Rundkurs um Stuttgart herum, auf dem man das Stuttgarter Umland kennenlernt. Für die Mühen der nicht wenigen, zum Teil heftigen Anstiege wird man mit schönen Aussichten belohnt.

Die Etappen können unter [Tour de Region 2010 | Komoot](#) eingesehen und heruntergeladen werden.

Paul-Werner Schreiner



Blick auf den Hohenstaufen



Ebnisee



Auf der Alb

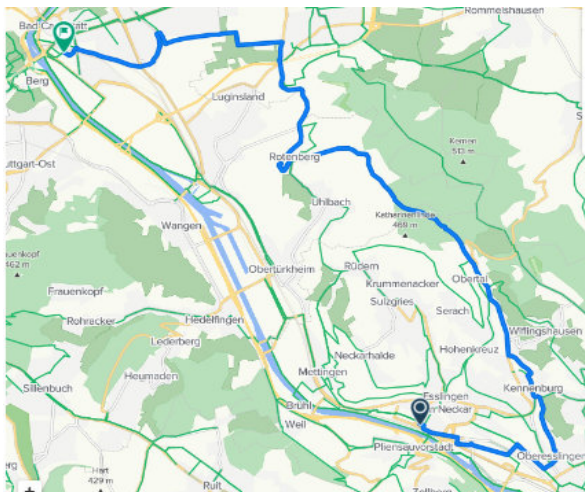
Mit dem Rad zur Grabkapelle



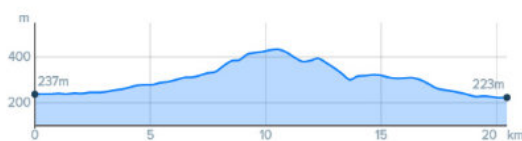
Foto: Paul-Werner Schreiner

Oben:

Das Mausoleum, das König Wilhelm I. von Württemberg nach dem Tod seiner zweiten Frau Katharina Pawlowna errichten ließ. Nach seinem Tod wurde auch er dort bestattet.



Höhenprofil



Im April erreichte den ADFC Stuttgart eine Anfrage der Verwaltung „Staatliche Schlösser und Gärten Baden-Württembergs“: Für die Kampagne „Wege zur Grabkapelle ohne Auto“ wurden passionierte Radfahrer*innen als Kooperationspartner gesucht, um die Anfahrt zum Rotenberg mit dem Fahrrad zu planen. Die Aufgabe: einen schönen, gut fahrbaren Weg zur Grabkapelle auf dem Rotenberg finden, fahren und dokumentieren. Die Route sollte nicht zu lang sein sowie von und zu einem zentralen Nahverkehrspunkt verlaufen.

Gesagt, getan: Ich erstellte eine Route, die am Bahnhof Esslingen startet und am Bahnhof Bad Cannstatt endet (kann selbstverständlich auch umgekehrt gefahren werden). Mit weiteren Mitfahrern war als Termin der 1. Mai vereinbart. Das Wetter war aber so schlecht, dass wir die Tour absagten. Am neuen Termin, 13. Mai, fuhr ich dann alleine – war aber (Christi Himmelfahrt!) auf dem Württemberg überhaupt nicht allein.

Die Strecke (20 Kilometer, 250 Höhenmeter) führt als Fahrradweg beschildert vom Bahnhofsvorplatz in Esslingen zunächst in Richtung Plochingen in die Neckarstraße. Nach etwa 800 Metern fährt man rechts in die Mörikestraße ab und kommt nach weiteren 200 Metern links in die Merkelsstraße. Diese mündet am Schillerplatz in die Heilbronner Straße. An deren Ende geht es links in die Friedrich-Ebert-Straße, über die nach etwa 200 Metern nach rechts die Hindenburgstraße (eine Fahrradstraße) erreicht wird. Nach 600 Metern biegt die Strecke – jetzt schon in Oberesslingen – links in die Kreuzstraße ein. Diese mündet in die Haldenstraße. In Kennenburg fährt man zunächst auf dem Goer-

delerweg und dann nach rechts auf der Reinhold-Krauß-Straße, bis man kurz vor Wäldenbronn die Talstraße erreicht. Auf dieser geht es durch Wäldenbronn, bis am Ortsende nach links der Wegweiser „Obertal“ von der Straße wegführt. Man fährt jetzt auf dem Talweg – zunächst noch asphaltiert, später ein gut fahrbarer Waldweg –, der in dem schönen Tal langsam, aber stetig steigend zum Rastplatz „Sieben Linden“ führt. An seinem Ende sind einige Höhenmeter spürbar zu bewältigen. Von „Sieben Linden“ geht es noch einmal etwas hoch, auf dem Weg Käppelshau. Der mündet in den Karl-Münchinger-Weg – und hier hat man den ersten Blick auf die Grabkapelle. Dann fährt man auf der Stettener Straße abwärts nach Rotenberg. Zur Grabkapelle auf dem Württemberg geht es in der Ortsmitte nach links weg.

Von Rotenberg führt der Weg auf der Württembergstraße abwärts. Auf eine scharfe Rechtskurve folgt eine Linkskurve, in der man geradeaus in die Weinberge fährt, dem immer dem Fahrradwegweiser hinterher. Am Ortsrand von Fellbach wird der Kappelbergtunnel überquert. Von der Esslinger Straße biegt man nach etwa 300 Metern links wieder in die Weinberge ab. Am Ende des Weges geht es rechts etwa 200 Meter weiter und dann wieder nach links. Auf der Rommelshäuser Straße wird so Bad Cannstatt erreicht. Zum Bahnhof gelangt man nach Überqueren der Bahnlinie über die Oberschlesische Straße und auf dem Radweg an der Deckerstraße.

Unter [Zur Grabkapelle | Fahrradtour | Komoot](#) kann die Tour eingesehen und heruntergeladen werden.

Paul-Werner Schreiner

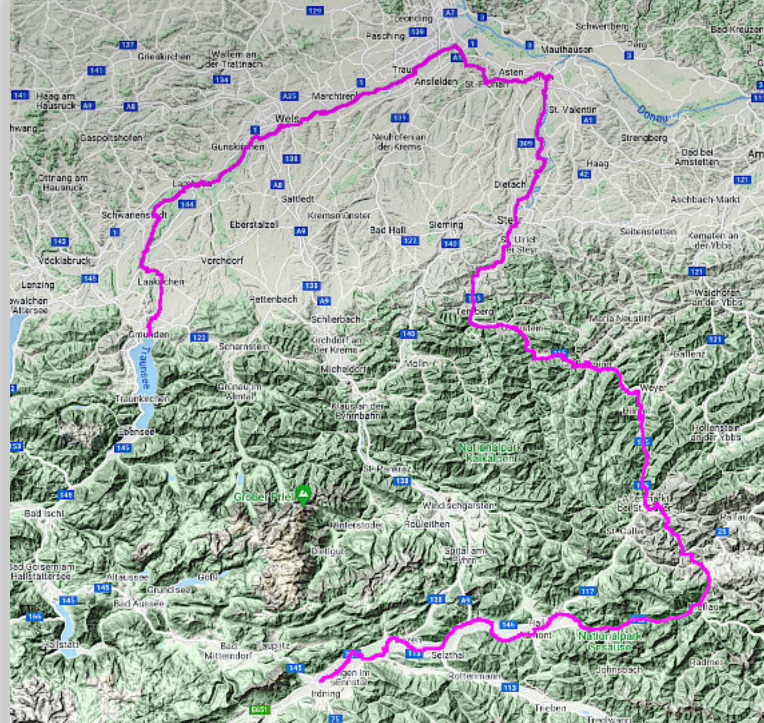
**LASTENRÄDER
FÜR STUTTGART**
www.hyggelig-bikes.de



Enns- und Traun-Radweg

2021 hatten wir für Anfang Juni eine größere Radtour geplant, es sollte von Bonn aus an Sieg und Eder übers Rothaargebirge bis nach Stuttgart gehen. Nach den guten Erfahrungen im Corona-Sommer 2020 („Radtour auf den Spuren der Reformation“, ebenfalls im RadRundbrief beschrieben) waren wir lange Zeit optimistisch. Als aber Mitte Mai immer noch nicht sicher war, wann die Hotels und Herbergen wieder öffnen, schwenkten wir um: Wir stornierten die Bahntickets und die Unterkünfte (beides ging schnell und unkompliziert) und wandten uns Österreich zu, wo die Quartiere geöffnet und die pandemiebedingten Beschränkungen weniger streng waren – die erste Impfung war ausreichend. Außerdem stand der 10-Seen-Rundweg – in Österreich unter der Bezeichnung Salzkammergut-Radweg bekannt – schon lange auf unserer Tourenwunschlisse. Der reicht aber für knapp zwei Wochen nicht aus. Als Einstieg boten sich die Radwege an der Enns und der Traun an, über die hier berichtet werden soll (ein Bericht über den Salzkammergut-Radweg folgt später). In einer Nacht-und-Nebel-Aktion buchten wir zehn Tage vor dem Start erfolgreich die Quartiere sowie die An- und Rückreise mit der Bahn. Blieb nur noch die Ende Mai nicht unbedingt erfreuliche Wetterlage.

Mit einigen Corona-Schnelltests für alle Fälle im Gepäck bestiegen wir am 29. Mai den Eurocity, der uns über Salzburg nach Bischofshofen bringen würde. Wenn nicht eine nette und pragmatische Zugbegleiterin gewesen wäre, hätte die Tour schon in Stuttgart ein Ende gefunden – die für Fahrräder vorgesehene Vorrichtung ließ das Aufhängen eines Fahrrades mit 29er-Reifen nicht zu. Diesbezüglich geben sich ÖBB und DB nichts; aber man muss natürlich ein Einsehen haben – 29er-Reifen gibt es ja auch erst seit wenigen Wochen. Das Fahrrad durfte gut festgezurrert auf dem Boden stehen bleiben. So kamen wir mit Umsteigen in Bischofshofen am frühen Nachmittag in Radstadt an der Enns an. Die Enns entspringt etwa 20 Kilometer vor Radstadt bei Flachau in den Niederen Tauern.



Radstadt – Schladming	19 km	120 HM
Schladming – Admont	85 km	400 HM
Admont – Großraming	75 km	1150 HM
Großraming – Enns	66 km	580 HM
Enns – Gmunden	95 km	600 HM

Bei gutem Wetter, wenn auch noch etwas kühl, konnten wir auf einem schön geführten Weg, abseits von jedem Verkehr und ohne wesentliche Steigungen, die knapp 20 Kilometer von **Radstadt nach Schladming** fahren – ein schöner Einstieg in die Tour auf dem, wie wir lernten, jüngsten österreichischen Flussradweg.

In unserem Quartier konnten wir erleben, wie entspannt man mit Corona umgehen kann – man wollte wissen, ob wir geimpft sind, wobei die erste Impfung für drei Monate ausreichend war. Außerdem Masken, und damit hatte es sich. Diese Erfahrung machten wir jeden Tag neu – das Äußerste war, dass wir mal den Impfausweis zeigen mussten. Die mitgeführten Schnelltests wurden nicht gebraucht. Insgesamt war von Tourismus noch nicht so sehr viel zu spüren. Das Wetter meinte es gut mit uns; es wurde auch von Tag zu Tag wärmer.

Die erste richtige Etappe führte über Öblarn und Irding in der Tendenz immer leicht abwärts von **Schladming nach Admont**. Von dem Radweg aus blickt man auf der rechten Seite stets auf die Niederen Tauern; auf der linken Seite passiert man den Dachstein und das Tote Gebirge. In Admont lud das Benediktinerstift zu einem Besuch ein – am Abend konnten wir nur noch die Basilika besichtigen.



Links:

An der Enns, auf Österreichs
jüngstem Flussradweg.
Fotos: Paul-Werner Schreiner

Die zweite Etappe führte von **Admont nach Großraming**. In den Beschreibungen war angekündigt, dass der Weg gut 50 km auf der Bundesstraße verläuft – das Flusstal ist so eng, dass Alternativen auch schwer vorstellbar sind. Ein Ausweichen auf die Bahn war leider nicht möglich – es gab nur einen Schienenersatzverkehr, da die Bahnstrecke wegen Bauarbeiten an anderer Stelle für den Güterverkehr benötigt wurde. Der Weg führt wenige Kilometer hinter Admont durch das sog. Gesäuse – nach dem durch die hier stark talwärts schießende Enns entstehenden Lärm benannt. Auf dieser Straße, der Gesäusestraße, durch das enge Tal war wenig Verkehr. In Hieflau mündet die Route dann auf eine spürbar stärker befahrene Bundesstraße, auf der zudem noch einige kurze, mitunter knackige Anstiege zu bewältigen sind. Obwohl der Weg insgesamt talwärts geht, waren für diese Etappe über 1.000 Höhenmeter angesagt – das Höhenprofil sieht aus wie ein Wellenschliffmesser.

Erst später stellten wir fest, dass es die Möglichkeit gegeben hätte, von Altenmarkt aus auf den Hintergebirgsradweg zu wechseln. Es handelt sich dabei um eine zum Radweg ausgebaut alte Bahntrasse, die früher zum Holzabtransport genutzt wurde. Die Bilder von diesem Radweg sind großartig, allerdings müsste man dafür noch einmal wesentlich mehr Höhenmeter in Kauf nehmen.

Auf der dritten Etappe von **Großraming nach Enns** wird der Weg zunächst hoch über der Enns sehr schön durch Wälder und Felder geführt – immer wieder mit kurzen, aber zum Teil heftigen Anstiegen. Ab Losenstein wird es dann flacher. Auf dem Weg liegt die Stadt Steyr, eigentlich eine Industriestadt, die aber ein sehr schönes Stadtzentrum hat. Von unserem Quartier in Ennsdorf gingen wir abends zu Fuß über die Ennsbrücke hinauf in die Stadt Enns. Das Stadtzentrum mit dem Schloss Ennsegg lohnt einen Besuch.

Wer sich nicht scheut, auch ein Stück Straße zu fahren, und wer keine Angst vor kurzen, gelegentlich heftigen Anstiegen hat, dem sei der Enns-Radweg empfohlen – mit Kindern leider sicher nicht geeignet. Er führt entlang der Niederen Tauern durch eine traumhafte Bergwelt – wir hatten natürlich auch mit dem Wetter großes Glück. Er ist als R7 durchgehend gut beschildert, sodass man eigentlich weder Karte noch Navigationsgerät braucht. Und man lernt ein Stück eher unbekanntes Österreich kennen.

Um von Enns ins Salzkammergut zu kommen, führen wir am nächsten Tag an die Traun und an dieser aufwärts **nach Gmunden am Traunsee** – und zwar nicht bis zur Mündung der Enns in die Donau und dann über Linz, sondern über St. Florian. Wir mussten dabei einen kleinen Bergrücken überwinden, kamen dafür aber an dem sehenswerten Augustiner Chorherrenstift St. Florian mit seiner beeindruckenden Basilika und dem direkt daneben beheimateten Österreichischen Feuerwehrmuseum vorbei. Der Traun-Radweg ist als R4 ebenfalls sehr gut beschildert. Er führt – in unserer Richtung – von der Mündung in die Donau zum Traunsee. Die Traun entspringt in der Steiermark im Toten Gebirge als Grundlseer Traun in einer Quelle, dem Traunursprung hinter dem Kammersee, durchfließt den Toplitzsee und anschließend den Grundlseer. Erst ab dem Austritt aus dem Hallstätter See heißt sie endgültig Traun.

Von der Donau bis zum Traunsee auf 145 Kilometern sind etwa 200 Höhenmeter zu überwinden, was aber beim Fahren nicht wirklich bemerkbar ist. Man fährt auf Flurwegen oder auf separaten Radwegen auch einmal an einer Straße durch eine sehr schöne Landschaft – in unserem Fall war alles satt grün, und wir kamen an einer Stelle an einem Feld mit intensiv rotem Mohn vorbei. Auf dem Weg liegt die Industriestadt Wels, die ähnlich wie Steyr über einen kleinen schönen Stadtkern verfügt. In Lambach sieht man vom Radweg das



Oben:

Auf dem Marktplatz der Stadt Enns.

Benediktinerstift Lambach auf einem Felsen liegen. Bei strahlendem Sonnenschein erreichten wir Gmunden am Traunsee, wo wir einen sehr schönen Pausentag verbrachten.

Die Etappen können unter [Enns - Traun | Komoot](#) eingesehen und heruntergeladen werden.

Paul-Werner Schreiner

Unten:

Das Benediktinerstift Lambach an der Traun.





„Mein Traum: dass wir hier einst auf dem Niveau von Kopenhagen oder Amsterdam sein werden“

Cornelius Meister, Chefdirigent der Stuttgarter Oper und begeisterter Radfahrer

Herr Meister, viele Menschen denken bei international tätigen Dirigenten eher an Flugzeuge oder schnelle Autos. Warum liegt Ihnen das vergleichsweise langsame Fahrrad so am Herzen?

C.M.: Wer sagt denn, dass ein Fahrrad langsam sei? Tatsächlich spare ich unglaublich viel Zeit, indem ich auf dem Fahrrad meine Gedanken sammeln kann, während ich durch den Stuttgarter Schlossgarten von der Staatsoper am Eckensee zur Probebühne im Norden fahre. Dort auf dem Fahrrad geht mir meine Musik durch den Kopf und ich memoriere sie dabei. Beim Fahrradfahren kann ich gut denken und planen. Viele Konzertprogramme des Staatsorchesters sind auf meinem Rad entstanden.

Dann freuen Sie sich vermutlich nicht über laute Musik von Straßenmusikant*innen und aus Ghettablastern, an denen Sie unterwegs vorbeiradeln?

C.M.: Das kommt darauf an. Grundsätzlich mag ich alle Musik, egal aus welchem Genre, und bin nicht auf die sogenannte Klassische Musik beschränkt. Auf jeden Fall ist mir Musik deutlich lieber als Motoren- und Baustellenlärm.

Sind Sie mit der Rad-Infrastruktur in Stuttgart zufrieden, oder was könnte/sollte Ihrer Meinung nach Stuttgart unternehmen, um den Radverkehr weiter zu fördern?

C.M.: Mit großer Erleichterung erlebe ich, dass – wenngleich nicht ganz so schnell, wie ich es mir wünschen würde – in den Großstädten, auch in Stuttgart, das allgemeine Bewusstsein dafür wächst, wie stark die Lebensqualität steigt, wenn man überallhin sicher und angenehm mit dem Fahrrad fahren kann. Mein Traum wäre es, dass wir hier einst auf dem Niveau von Kopenhagen oder Amsterdam sein werden. Seit 2017 leben Sie mit Ihrer Familie in Stuttgart, nachdem Sie zuvor das Radio-Symphonieorchester in

Wien geleitet haben. Ist Ihnen im Vergleich zu Wien die „Kessel-Metropole“ Stuttgart nicht zu bergig und die Luft zu schlecht? Oder sehen Sie Radfahren auch sportlich – und auch den einen oder anderen Umwelt-Effekt?

C.M.: Hügel und Berge liebe ich generell sehr, auch beim Joggen und Skilanglauf. Letzten Sonntag bin ich über den Neckartalradweg und den Hohenzollernradweg zur Burg Hohenzollern geredelt, davor mal früh morgens die knapp 200 km am Neckar entlang nach Heidelberg. Selber zu spüren, dass ich mich von A nach B bewege, und dabei eins zu sein mit der Natur – das sind für mich die großen Vorzüge des Fahrrads. Daher begrüße ich es sehr, dass auch dank des ADFC mehr und mehr getan wird für die Sicherheit der Radelnden und für die Luftreinhaltung.

Tut eigentlich auch die Stuttgarter Oper etwas für die Radfahren, bekommen sie einen besonderen Bonus beim Kartenvorverkauf?

C.M.: Das ist eine gute Idee! Ich werde das mal vorschlagen.

Zum Schluss noch drei kurze Fragen: Nur bei Sonnenschein oder auch bei Regen?

C.M.: Immer! Für meine Noten habe ich eine wasserdichte Fahrradtasche. Nur wenn die Partituren zu groß sind, bekomme ich ein Problem. Bei Glatteis habe ich mir einmal die Rippen angeknackst, aber die „Tosca“-Aufführung fand trotzdem statt.

E-Bike oder mechanisch?

C.M.: Ich trete selbst, ohne Motor.

Rennrad oder Mountainbike?

C.M.: Weder noch, mein Rad ist zwanzig Jahre alt, aber immerhin schon mit Gangschaltung ... (lacht) Aber im Urlaub, wenn ich ein Fahrrad ausleihe, wechsle ich auch gern mal auf ein Mountainbike. Bei unserer Hochzeit sind meine Frau und ich von der Kirche zur Feier mit der Fahrradradscha gefahren. Dort haben wir ein Tandem geschenkt bekommen, das uns nun immerhin schon fünfzehn Jahre treue Dienste leistet.

Unten:

Cornelius Meister mit seinem „Weder-Renn-noch-Mountain-Bike“.

Foto: Gerald von Foris



ZUR PERSON:

Cornelius Meister, 41, seit 2018 Generalmusikdirektor der Staatsoper und des Staatsorchesters Stuttgart, war und ist nicht nur hier, sondern in vielen Großstädten im In- und Ausland am liebsten per Fahrrad unterwegs. Wo überall, zeigen seine beruflichen Stationen: Aus Hannover stammend, war Cornelius Meister von 2005 bis 2012 Heidelberger Generalmusikdirektor und von 2010 bis 2018 Chefdirigent und Künstlerischer Leiter des Radio-Symphonieorchesters Wien. Als Gast dirigiert er an den Staatsopern in Berlin, Hamburg, München, Dresden und Wien, am Royal Opera House Covent Garden London, am Teatro alla Scala Mailand, an der Metropolitan Opera New York, in Zürich, Kopenhagen, San Francisco und Tokio. Als Konzertdirigent leitet er die führenden Orchester von Amsterdam, Rom, Washington, Helsinki, Zürich, Tokio, Stockholm, Kopenhagen und Paris. Mehr Infos unter www.corneliusmeister.net. Twitter: @corn_iusmeister

Ampel-Chaostage oder: Wenn die Polizei rotsieht

Was passiert, wenn die Verkehrspolizei die Verkehrsbehörde nicht versteht? Eigentlich ist die Kreuzung Stein-/Eberhard- und Torstraße am Tagblattturm entlang der Hauptradroute 1 schon immer für Radfahrende ein Trauerspiel. Früher stand hier die „langsamste Ampel Stuttgarts“ (Christine Lehmanns Blog, 17.9.2018). Die Rotphase erlaubte ausgiebige Plaudereien unter den Wartenden oder einen kräftigen Zwischendurch-Snack, den die Aktiven der Critical Mass (oder war's schon Zweirat?) auch mal tatsächlich während der Wartezeit den Radler*innen anboten.

Dann war sie weg, die Ampel – endlich. Aber die Kreuzung mutierte zur „verrücktesten Kreuzung Stuttgarts“ (wieder aus Christine Lehmanns Blog, 4.3.2019). Und wie recht Christine damit hat: ständig wechselt die Straßenmalerei – mal mit Sperrflächen, mal ohne, mal mit Schwellen als Verkehrsinselimitat, mal ohne. Es herrscht ein närrisches Durcheinander, wo sich die Radfahrer*innen entsprechend dem Machbaren so durchwurschteln – leider manche unter Nutzung der Fuß(über)wege.

Dass dieses friedliche Chaos noch zu toppen ist, hätte kaum jemand für möglich gehalten.

Denn plötzlich tauchte im Juli wieder ein Rotlicht auf – an der Ecke des Hegelhauses im Sichtfeld der von der Tübinger Straße kommenden Radfahrer*innen.

Die Stuttgarter Verkehrspolizei – eingedenk des Vorurteils, Radler*innen fahren sowieso immer bei Rot – wollte endlich mal ein Exempel statuieren und kontrollierte am Rotlicht. Polizeibeamte fingen am Freitagvormittag des 30. Juli die vermeintlichen Rotlichtsünder in der Eberhardstraße ab und verpassten einen Bußgeldbescheid.

Aber die Polizei hat die Rechnung ohne den Wirt gemacht – und das ist in dem Fall die Straßenverkehrsbehörde. Die (Zweifeld-)Ampel ist für den Fußgängerüberweg über die Torstraße gedacht und hat überhaupt nichts mit der Linienführung der Hauptradroute 1 zu tun. Nur: Die Ampel ist so unglücklich angebracht, dass selbst die geübten Augen der Polizei sich täuschen ließen.

Immerhin, die Polizei hat sich entschuldigt, während die Verkehrsbehörde immer noch der Meinung war, alles richtig gemacht zu haben – aber inzwischen die Ampel mit Sichtblenden nachrüsten ließ.

Was könnte man daraus lernen? Die Polizei sollte Verkehrseinrichtungen auch auf ihre Ausführung checken, bevor sie sanktionierende Maßnahmen durchführt. Auch während der ständigen Bauphase an der Kreuzung sollte die Stadt ein Kreuzungsdesign vorlegen, das der Hauptradroute 1 gerecht wird, und dem Radverkehr Vorfahrt vor dem Parkplatzsuchverkehr einräumen. Aber dazu müsste die Stadt die Bedeutung einer Hauptradroute endlich mal verinnerlichen.

Cornelius Gruner



Foto: Christoph Hoyer

Unsinnige Ampel, unverständlicher Wegweiser, unmöglich geregelte Baustelle – was tun?

Hier ist die „Gelbe Karte“ das richtige Mittel:

Unter www.stuttgart.de/service/gelbe-karte kann man online Störungen melden, Fragen stellen oder auch Ideen einreichen. Am besten lasst ihr uns eine Kopie eurer Meldung zukommen, per Mail an stuttgart@adfc-bw.de. Dann sind wir informiert und können bei unseren Gesprächen mit der Stadt wenn nötig nachhaken.

Ärger mit der Polizei?

Am besten sucht man das Gespräch, Missverständnisse lassen sich manchmal schnell ausräumen. Hilft das nicht, können wir vom ADFC Stuttgart ggf. unseren direkten Draht zu Polizei und Ordnungsamt nutzen. Bei größeren Auseinandersetzungen gut zu wissen: ADFC-Mitglieder sind verkehrsrechtsschutz-versichert und können sich bei der ADFC-Bundesgeschäftsstelle kostenlos rechtlich beraten lassen.

'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

Grünes Licht? Von wegen!

Abgestellte E-Scooter blockieren Gehwege und werden damit zu gefährlichen Hindernissen. Hier muss eine Lösung her!

E-Scooter dürfen auf Radwegen, Radschutzstreifen oder wenn beides nicht vorhanden ist, auf Straßen fahren. Abgestellt werden sie sehr häufig auf Gehwegen, wobei Ablegen, Querlegen oder Querstellen als Begriffe für das Parken der Roller eher zutrifft. Damit werden diese E-Scooter zum Hindernis für fahrradfahrende Kinder, für sehbehinderte Menschen und natürlich auch für Fußgänger*innen. Nachts verhindert allzu oft nur das kleine grüne, manchmal rote Batteriestand-Licht den Zusammenstoß. Obendrein ist der Anblick der umherliegenden E-Scooter nicht schön.

Jeder weiß, dass der E-Roller nicht von selbst auf dem Gehweg parkt oder sich hinlegt. Das heißt demzufolge, dass entweder die letzten Nutzer*innen oder auch Mitbürger*innen mit wenig Weitblick die Roller so abstellen, umschmeißen oder sogar in Gewässern versenken.

Wir als ADFC Stuttgart möchten hier mit anderen Verbänden, Verkehrsclubs, den Ordnungsämtern und den Bürger*innen eine bessere Regelung zur Benutzung der E-Scooter anstoßen. Der momentane Zustand ist nicht mehr tragbar. Das betrifft alle Städte in Deutschland, wo es E-Scooter-Anbieter gibt. Eine Auswahl entsprechender Artikel in Tageszeitungen anderer Städte seien hier beispielhaft zitiert:

Frankfurter Allgemeine Zeitung, 15. 10. 2020:

„Frankfurter Gehwege werden zum Hindernisparcours (...) Wenn man Rainer Michaelis auf elektrische Leihroller anspricht, schnaubt der Chef der städtischen Verkehrspolizei erst einmal. „Richtig persönlich ärgerlich“ findet er es, dass die E-Scooter irgendwo abgestellt werden können und damit an vielen Stellen die Gehwege in Teilen, mitunter sogar insgesamt blockieren. Denn die Roller stehen selten aufgereiht am Rand von Bürgersteigen, Plätzen oder Straßen, vielmehr liegen sie meist kreuz und quer und behindern damit Fußgänger und Radfahrer.“

Online-Artikel der Zeitung Rheinpfalz vom 21. 6. 2020:

„Falschparker: Wenn der E-Scooter zum Hindernis wird (...) Für Menschen mit einer Sehbehinderung oder anderen körperlichen Beeinträchtigungen können falsch abgestellte E-Scooter ein gefährliches Hindernis sein“, mahnt Rudolph Kuby an. Doch ihm, der Stadtverwaltung und sogar dem Verleiher bleibt eigentlich nur, die Nutzer dafür zu sensibilisieren.“

In Stuttgart ist die Situation nicht anders. Es muss eine überarbeitete Regelung zur Nutzung der E-Roller im öffentlichen Verkehrsraum her. Das wahllose Abstellen nach der Benutzung muss beendet werden. Offensichtlich müssen, wie bei den Fahrrad-Leih-Angeboten, feste Stellplätze her, wo die Roller



Oben:

**Quergestellt: E-Scooter machen
sich auch in Stuttgart immer breiter.**

Foto: Heiko Viertel

nach der Benutzung abgestellt werden. Anders wird es nicht funktionieren, weil es leider einige Mitbürger gibt, die diese attraktive Form der Innenstadt-Mobilität zur Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer missbrauchen. Und das, wie gesagt, erst nach der Nutzung!!!

Heiko Viertel



stadtmobil
carsharing

Ich habe immer
das passende
Begleitfahrzeug
für meine Touren.



www.stadtmobil-stuttgart.de

SynergiePark auf dem Fahrrad-Weg?

Der SynergiePark Vaihingen/Möhringen im Süden Stuttgarts entwickelt sich gerade zum größten Industriegebiet der Landeshauptstadt. Neben alteingesessenen Firmen wie LAPP Kabel, Dekra, Scharr und Sparkassenverlag bezieht gerade Daimler mit rund 4.000 Mitarbeiter*innen dort ein neues Domizil. In den nächsten Jahren folgt noch der Allianzkonzern. Dass dies für Verkehrsprobleme sorgt, ist naheliegend. Auch wenn die Firmen den Ausbau des Straßennetzes fordern – wie zum Beispiel den Ausbau der Nord-Süd-Straße –, sind sie doch offen für umweltfreundliche Verkehrskonzepte.

So hat LAPP im Herbst 2020 zum „Zukunftsdialog Radverkehr im und um den SynergiePark“ geladen. Auf der Unternehmensseite waren neben LAPP noch Dekra, Trelleborg, Sparkassenverlag, Scharr und Stollsteimer beteiligt. ADFC, VCD und Radentscheid haben die Fahrradlobby vertreten.

Der Dialog war ausgesprochen konstruktiv und zeigte, dass die Unternehmen auf unterschiedliche Weise auf dem Weg sind, den Radverkehr zu fördern. Corona-bedingt ruht der Dialog etwas, soll aber unter der Federführung von LAPP fortgesetzt werden. Großes Interesse zeigten die Unternehmen an der Möglichkeit, sich als „fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ zertifizieren zu lassen. Erfolgreich war dabei inzwischen die Firma LAPP, die sich im Folgenden selbst vorstellt. Wir hoffen nun auf weitere Nachahmer im SynergiePark – und gern auch darüber hinaus.

Cornelius Gruner

Auch LAPP ist „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“

Jetzt wurde auch LAPP, Weltmarktführer für integrierte Lösungen im Bereich der Kabel- und Verbindungstechnologie, mit Sitz in Stuttgart von der EU und vom ADFC als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ ausgezeichnet. Die Übergabe des Zertifikats fand am 17. August im Beisein von Gudrun Zühlke und Cornelius Gruner vom ADFC Landesverband Baden-Württemberg und Matthias Lapp, CEO der U.I. Lapp GmbH statt.

„Die Zertifizierung als Fahrradfreundlicher Arbeitgeber freut mich sehr. Es zeigt, dass wir mit unseren Bemühungen, verbesserte Rahmenbedingungen für Rad fahrende Mitarbeitende zu schaffen, auf dem richtigen Weg sind“, sagt Matthias Lapp, CEO der U.I. Lapp GmbH. LAPP hat sich das Ziel gesetzt, die Beschäftigten zum Umstieg auf den Öffentlichen Nahverkehr oder das Fahrrad motivieren. Matthias Lapp betont aber auch: „Gleichzeitig ist der Umstieg auf ÖPNV oder Rad aufgrund großer Distanzen, Topographie oder schlechter Anbindung vom Wohnort zum Arbeitgeber

für den Großteil der Mitarbeitenden nicht zumutbar.“ Laut einer Befragung sind bei LAPP über 70 Prozent der Beschäftigten auf ihr Fahrzeug angewiesen, weil sie oft über 20 Kilometer vom Arbeitsplatz entfernt wohnen und die Nahverkehrsanbindung schwierig ist. Aktuell kommen rund vier Prozent mit dem Fahrrad. Entscheidende Kriterien für die Auszeichnung zum „Fahrradfreundlichen Arbeitgeber“ sind unter anderem die Anzahl und Qualität von Abstellanlagen, Umkleidemöglichkeiten oder auch Maßnahmen, mit denen die Firma die Radelmotivation ihrer Mitarbeitenden fördert. LAPP verfügt am Firmenstammsitz im SynergiePark 55 Radabstellplätze, 9 Schukos für kostenfreies Laden, 9 Duschen und 56 Schließfächer. Außerdem gibt es das Angebot des vergünstigten Radkaufs sowie die Nutzung eines firmeneigenen E-Lastenrades. Seit kurzem steht auch eine Fahrrad-Reparaturstation zur Verfügung. „Wer mit dem Fahrrad zur Arbeit fährt, tut etwas für die Gesundheit, für das Klima, erspart sich Staus und eine nervenaufreibende Parkplatzsuche“, unterstreicht Gudrun Zühlke, Landesvorsitzende des ADFC Baden-Württemberg.

Zum Mobilitätskonzept von LAPP gehören aber auch ein VVS-Firmenticket, das mit 35 bis 50 Euro pro Monat bezuschusst wird. Vor fünf Jahren wurde die Haltestelle Lapp Kabel der Stadtbahnlinie U12 eingeweiht. Für Autofahrende gibt es des Weiteren ein Parkraummanagement sowie eine Parkplatztauschbörse, 17 kostenfreie Ladepunkte für Mitarbeitende, für E-Fahrzeuge sowie Carsharing-Modelle. Für Dienstfahrten werden sukzessiv nur noch Hybridfahrzeuge zur Verfügung stehen. In Zukunft will LAPP auch alternative Mobilitätsangebote für seine Mitarbeitenden fördern, beispielsweise E-Tretroller und E-Scooter. Insgesamt wurden in Baden-Württemberg bereits 31 Unternehmen als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ ausgezeichnet, davon bekamen sechs das EU-Zertifikat in Gold. LAPP hat im ersten Schritt das EU-Zertifikat in Silber erhalten. Mit zusätzlichen Angeboten an die Fahrradfahrenden will LAPP spätestens in zwei Jahren den Gold-Status erreichen.

Joelle Mittnacht,
LAPP Immobilien GmbH & Co. KG

Unten:

Gudrun Zühlke vom ADFC Baden-Württemberg überreicht Matthias Lapp, CEO der U.I. Lapp GmbH, das EU-Zertifikat „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“.





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.stuttgart.adfc.de steht, ob wir coronabedingt geschlossen haben)
- oder telefonisch: 0711 6368637
- oder per Mail: 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.

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.stuttgart.adfc.de,
stuttgart@adfc-bw.de

Redaktion:

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

Layout: Simona von Werder

Redaktionsschluss für den Frühjahrs-RadRundbrief: 10. Januar 2022

Druck: Druckhaus Stil + Find, Leutenbach-Nellmersbach

Auflage: 2500 Stück

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.stuttgart.adfc.de 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 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, 0711 6368637 (AB, wir rufen zurück).



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

e-bike schahl OHG, Schubartstr. 16–18, 70190 Stuttgart-Ost, 0711 2865012, www.e-bike-stuttgart.com

Heinz Blaschke, Steinmetz, Eckartstr. 4 (am Pragfriedhof), 70191 Stuttgart-Nord, 0711 2569998, www.blaschke-steinmetz.de

Neue Arbeit (Radstation), an den Bahnhöfen Vaihingen, Möhringen, Bad Cannstatt, Feuerbach, 0711 9976179, www.neuearbeit.de

Rad und Reisen, Arnoldstraße 1, 70378 Stuttgart-Mühlhausen, 0711 532127, www.radundreisen.de

Rad und Tat, Freihofstraße 11, 70439 Stuttgart-Stammheim, 0711 808935, www.radundtatstuttgart.de

Radsport Wolbold, Riederstraße 8, 70619 Stuttgart-Lederberg, 0711 427289, www.radologe.de

rent a bike Andreas Straub, Verleih: verschiedene Orte, 0711 42070833, www.rentabike-stuttgart.de

Sport+Ski Laich, Vaihinger Markt 8, Stuttgart-Vaihingen, 0711 731606, www.sport-ski-laich-business.site

Stadtrad, Gutenbergstraße 45A, 70176 Stuttgart-West, 0711 6567199, www.stadtrad-west.de

Stromrad, Olgastraße 43, 70182 Stuttgart-Mitte, 0711 31953771, www.stromrad.com

Zweirad Walz, Steinbrunnenstraße 30–32, 70567 Stuttgart-Möhringen, 0711 16160-33, 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

Besuchen Sie unsere neu gestaltete Webseite:
www.stuttgart.adfc.de



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

**Formwilde
Granitplatten,
verschiedene
Größen**

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

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

naturwerkstein

Fahrradfreundlicher
Betrieb mit sicheren
Stellplätzen

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

TERMINE ONLINE



Immer aktuell: Unsere Touren im Internet

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

www.stuttgart.adfc.de/radtouren