

Stuttgarter RadRundbrief



Foto: Daniel Gräsel

Fahrraddemos:

**Radfahren im Pulk mit Wirkung
auf die Politik**

Radpolitik auf dem Prüfstand:

Ein BYPAD für Stuttgart



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

RegioRadStuttgart – unsere attraktiven Sondertarife

Kennst Du schon RegioRadStuttgart?

Radle flexibel, kostengünstig und umweltfreundlich durch Stuttgart und die Region! Mehr als 1.600 Fahrräder und Pedelecs stehen in rund 50 Städten und Gemeinden für Dich bereit!

www.regioradstuttgart.de/de/rad-finden

Schon gewusst?

Mit der polygoCard gibt's für jede Fahrt 30 **Freiminuten** auf dem Fahrrad, mit dem Pedelec sind die ersten 15 Minuten gratis! Am Tag zahlst Du im polygoCard-Tarif maximal sieben Euro! Die polygoCard kann kostenlos unter www.mypolygo.de bestellt werden.

www.regioradstuttgart.de/de/tarife

Lust auf einen Ausflug mit Freunden, der Familie oder Arbeitskolleg*innen?

Mit der praktischen **Gruppenbuchung** für bis zu 15 Fahrräder oder Pedelecs kein Problem. Die Räder werden an eine Wunschstation geliefert und können nach der Tour an jeder beliebigen Station wieder zurückgegeben werden.

www.regioradstuttgart.de/Gruppenbuchung



Die komfortablen RegioRäder ab 18 Uhr über Nacht mit nach Hause nehmen?

Der günstige **Übernachtstarif** für nur 1,50 bis 2 Euro macht's möglich!

www.regioradstuttgart.de/de/tarife

Schon ab 14 Jahren Pedelec fahren?

Egal ob zum Sport, ins Schwimmbad, eine Radtour mit Freunden oder ein Besuch im Kino – melde Dich **schon ab 14 Jahren** bei RegioRadStuttgart an.



Unterwegs mit kleinen Kindern oder großen Einkäufen?

Nutze die geräumigen **E-Lastenräder** in Stuttgart und bald auch in der Region. 35 Lastenpedelecs stehen pünktlich zum Saisonauftakt nicht nur in der Landeshauptstadt, sondern auch in Aalen, Bietigheim-Bissingen, Böblingen, Ditzingen, Leinfelden-Echterdingen, Ludwigsburg und Nürtingen bereit.

www.regioradstuttgart.de/lastenpedelec

Jetzt registrieren und los geht's!

Weitere Infos unter

www.regioradstuttgart.de

und in der RegioRadStuttgart-App.

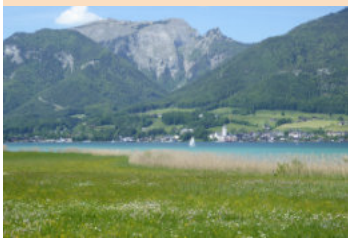
INHALT

STUTTGART



- 4 **Radverkehr: Neues aus Stuttgart**
- 6 **Fahrraddemos: Radfahren im Pulk mit Wirkung auf die Politik**

TOUREN



- 8 **Doppelt über die Alpen, Vol. 2**
- 11 **Salzkammergut-Radweg**

VERMISCHTES



- 13 **Radpolitik auf dem Prüfstand: Ein BYPAD für Stuttgart**
- 14 **Interview mit Daniel Gräsel: Sechs Monate auf Social Media**
- 16 **Rad nimmt Rücksicht/ Tourenberatung**
- 17 **Nix hohes Ross: Tallbike**
- 18 **Die Fancy Women Bike Ride – Stuttgarts schickste Fahrraddemo**
- 19 **Weiter- und Up-Cycling: Fahrradphilosophie als Ich-AG**
- 19 **Warum es sich lohnt, ein altes Fahrrad zu reparieren**
- 21 **„Stuttgart-steigt-um“**
- 22 **Fördermitglieder/ Impressum**

Liebe Leser*innen des ADFC Stuttgart,

wenn ich auf dem Fahrrad durch die Straßen Stuttgarts navigiere, an Autofahrer*innen auf Parkplatzzuche vorbeifahre, an der Ampel auf die Stadtbahn warte und auf Schutzstreifen der Dooringzone ausweiche, dann fühle ich mich vor allem: frei, selbstbestimmt, lebendig. Dann hat es sich wieder gelohnt, den Nachwuchs in die Gurte des Kinderanhängers zu zwängen und mich selbst in die Regenhose. Dieses Freiheitsgefühl würde ich vielen wünschen, die im Radfahren nur eine schweißtreibende Angelegenheit sehen, bei der man seine Sicherheit aufs Spiel setzt. Zum Beispiel meiner Nachbarin, für die die Eltern-Kind-Gruppe in Stuttgart-West mangels Parkplätzen und guter Anbindung an den ÖPNV eine lange Dreiviertelstunde entfernt liegt (und für mich höchstens 15 Minuten). Natürlich weiß ich auch, dass ich zu den „6,5% begeisterten und überzeugten“ Radfahrenden gehöre und meine Nachbarin zu den „60% interessierten, aber besorgten“ (s. a. „Four types of cyclists“, Roger Geller). Um sie aufs Fahrrad zu kriegen, braucht Stuttgart eine bessere, sicherere Radinfrastruktur, die willkommen heißt anstatt auszugrenzen, die Spaß macht anstatt Angst zu schüren, die kinderleicht und intuitiv ist anstatt Spezialwissen zu benötigen.

Die gute Nachricht ist: Wir können kleine Fortschritte (z. B. die Pop-up-Bikelane im Kaltental, siehe Seite 6) und vielversprechende Initiativen (z. B. das Bicycle Policy Audit, Seite 13) vorweisen. Aber da geht noch viel mehr!

Bis die Pläne der Stadt für ein fahrradfreundlicheres Stuttgart umgesetzt sind, möchte ich alle Zögerlichen und Unentschlossenen auf eine der bunten, auto- und stressfreien Fahrraddemos in Stuttgart einladen. Sie bieten einen geschützten Rahmen, um Stuttgart sicher zu erradeln. Und obendrein lernt man einen Haufen netter Menschen kennen, die alle tolle Geschichten auf zwei Rädern zu erzählen wissen. Für die Kleinen gibt es die Kidical Mass, für die Großen die Critical Mass und im Herbst die Fancy Women Bike Ride (Seite 18). Hier kann auch meine Nachbarin sorgenfrei mitfahren und sich an die große Fahrradfreiheit herantasten.

Gesine Schleth

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.



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

- Die zweifellos beste Neuerung gab es an der **Nürnberger Straße** stadtauswärts; hier wurde der Radfahrstreifen deutlich verbreitert. Bislang befand er sich größtenteils im Dooring-Bereich und war schmal, sodass Radfahrer*innen oft sehr dicht überholt wurden. Da auch die jetzige Führung nicht unumstritten ist, ist das erst ein Versuch – danach wird entschieden, ob stattdessen Radweg und parkende Autos den Platz tauschen. Davon versprechen sich viele Radfahrer*innen mehr Sicherheit, insbesondere davor, dass auf dem Radweg geparkt wird. Andere legen hingegen Wert darauf, im Sichtfeld der Autofahrer*innen zu sein, oder warnen vor „Geisterradler*innen“. Immerhin gibt es hier nicht viele Einmündungen und Grundstückszufahrten, sodass beide Lösungen geeignet sein können.
- An der Böblinger Straße in **Kaltental** wurde das neue Verkehrszeichen angebracht, das Kfz-Fahrer*innen verbietet, Zweiräder zu überholen. Das gilt sowohl bergauf als auch bergab jeweils dort, wo es so eng ist, dass beim Überholen der Mindestabstand von 1,50m nicht eingehalten werden kann. Auch vorher durfte daher nicht überholt werden, was aber von fast allen Kfz-Fahrer*innen missachtet wurde. Seit die Verkehrszeichen vorhanden sind und die Polizei öfter kontrolliert, hat sich das etwas gebessert. Dennoch werden Radfahrer*innen hier weiterhin oft gefährdet. Deshalb ist die einzige gute Lösung ein richtiger Radfahrstreifen anstelle der Stellplätze – zumindest bergauf. Inzwischen hat der zuständige Gemeinderatsausschuss STA beschlossen, solche Radfahrstreifen bergauf und bergab – unterhalb der Schwarzwaldstraße – einzurichten. Das dauert aber noch bis zum Sommer, da die Maßnahme ausgeschrieben wird.
- Überdies besteht ein solches Überholverbot in Vaihingen, wenn man vom **Schillerplatz bergab Richtung Kaltental** fährt. Hier und an der Bergabstrecke im oberen Teil Kaltentals sollten jetzt noch die Schutzstreifen durch mittige Fahrrad-Piktogramme ersetzt werden, damit die Radfahrer*innen ihre Fahrbahnposition so wählen, wie es am sichersten ist.
- An der **Industriestraße** in Möhringen (östlich vom Wallgraben) wurden Radfahrstreifen markiert, allerdings nur bis zur Handwerkstraße. Im Abschnitt bei der Nord-Süd-Straße besteht eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr – eine sowohl für den Fuß- als auch den Radverkehr ungeeignete Lösung. Grund dafür ist, dass die Knoten an der Nord-Süd-Straße "optimiert" wurden, und zwar allein für den Kfz-Verkehr: Auf der von Süden her in das Industriegebiet führenden Straße gibt es zwei Linksabbiegespuren, die in der Industriestraße entsprechend weitergeführt werden – da bleibt dann kein Platz mehr für einen eigenständigen Radweg. Besser ist das andere Ende: In Richtung Wallgraben besteht eine Rad- und Busspur, die vor dem Kreisverkehr mit der Kfz-Fahrbahn bevorrechtigt zusammengeführt wird.

Von oben nach unten:

Nürnberger Straße: Der Radstreifen führte vorher zwischen parkenden Autos und der dunklen Linie auf der Straße entlang.

Das Überholverbotsschild beim Schillerplatz Vaihingen. Der Schutzstreifen ist kontraproduktiv, er verleitet Autofahrer*innen zum illegalen Überholen.

Radfahrstreifen an der Industriestraße.

Industriestraße kurz vor der Nord-Süd-Straße: schmaler Geh- und Radweg, (zu)viel Platz für Kfz.

Industriestraße: Vor dem Kreisverkehr Wallgraben sind Rad- und Busverkehr bevorrechtigt.

Fotos: Frank Zühlke

- An der stark überdimensionierten **Kriegsbergstraße** wurde Richtung Hegelplatz ein Radfahrstreifen eingerichtet. Er deckt nur ein Teilstück ab und bleibt auch sonst weit hinter den Möglichkeiten zurück, die dort bestehen würden. Am Ende führt die Markierung auf den Gehweg (Rad frei), weshalb die Kfz-Fahrer*innen nicht erwarten, dass die Radfahrer*innen weiter auf der Fahrbahn fahren, die hier zudem etwas nach links abknickt.
- Der Übergang zwischen der **Lautenschlager Straße** und dem Überweg zum Hauptbahnhof wurde erneuert. Richtung Hauptbahnhof muss man allerdings an einem spitzen Bordstein-Eck links um die Kurve, in Gegenrichtung muss man einen Bordstein hinabfahren. Das hätte man deutlich besser bauen können!
- An der **Heilbronner Straße** gibt es am Geh- und Radweg vor der Friedhofstraße ein paar neue Markierungen. Unter anderem wurde die Furt an der Mönchstraße eingerichtet, die wir bereits seit dem Jahr 2010 (!) eingefordert hatten. Zudem wurden eine Tiefgarageneinfahrt und eine Tankstellenzufahrt eingefärbt.
- Die Kreuzung am **Botnanger Sattel** wurde umgebaut. Anstelle der Führung links der Bushaltestelle warten die Radfahrer*innen jetzt im Zweifelsfall hinter dem Bus, bis er weiterfährt. Dafür gibt es jetzt eine zusätzliche Kfz-Spur. Die Kreuzung selbst bleibt höchst unübersichtlich, besonders schlecht ist weiterhin die Querung von Botnang kommend mit Zwischenhalt. Gut ist hingegen, dass am Anstieg Richtung Botnang das letzte Stück des Radfahrstreifens nicht mehr an parkenden Autos entlangführt.



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. Als erstes wurde bereits der Abzweig Eierstraße umgebaut.
- Radwege an der Theo, zunächst beim Rotebühlplatz an der bisherigen Baustelle.
- Die Hauptradroute 2 von S-Ost nach Wangen und Hedelfingen, zunächst zwischen Otto-Konz-Brücken und Wangen.
- Radwege an der Pragstraße nach Eröffnung des Rosensteintunnels, zunächst provisorisch. Außerdem wird ein Radweg an der Schönstraße hergestellt. Und die Wilhelmsbrücke soll für den Kfz-Verkehr gesperrt werden.

Frank Zühlke

Von oben nach unten links:

Das Ende des Radstreifens in der Kriegsbergstraße.

Überweg Lautenschlagerstraße.

Heilbronner Straße / Mönchstraße.

Botnanger Sattel: jetzt Bus und Rad gemeinsam.

Botnanger Sattel: umständliche Querung von Botnang kommend.

Botnanger Straße nach der Rechtskehre, jetzt ohne Gefahr durch Kfz-Stellplätze.



Fahrraddemos:

Radfahren im Pulk mit Wirkung auf die Politik

Die Beispiele Friedrichswahl und Pop-up-Radweg Kaltental

Vorab: Wie geht Raddemo überhaupt?

Eine politische Demo zu organisieren ist eine Menge Arbeit. Wenn ein Anlass für eine Demo gefunden ist, müssen erstmal Tag und Uhrzeit definiert sowie die konkreten Ziele der Demo festgelegt werden. Wie ist der genaue Ablauf der Demo, will man Bündnispartner einladen und wenn ja, wie intensiv einbinden? Nachdem diese Fragen geklärt sind, kann die Demo angemeldet werden. Doch mit der Anmeldung bei der Versammlungsbehörde geht es erst richtig los. Eine Demo ist ja nur dann erfolgreich, wenn auch jemand kommt, wenn wer darüber berichtet und wenn die Politik das politische Anliegen zumindest teilweise erreicht. Also muss ein Flyer (modern „Sharepic“) entworfen und über Social Media für eine vielfache Teilnahme an der Demo geworben werden. Dann gilt es, die Presse und die Kommunalpolitik zur Demo einzuladen, damit diese von dem politischen Anliegen erfahren. Kurz vor der Demo geht es dann noch um ganz praktische Fragen: Wo bekommen wir ein lautes Mikrofon her? Was ist mit Ordnerbinden? Wer kann eigentlich Fotos machen? Wer schreibt die Pressemitteilung? Auf der Demo muss man als Versammlungsleiter*in mit der Presse reden, den Ablauf mit der Polizei koordinieren, eine Ansprache halten und mehr.

Ihr seht, insgesamt ist die Durchführung einer Demo mit viel Aufwand verbunden, der sich also nur bei sehr wichtigen Themen lohnt und in den Fällen, in denen eine Chance besteht, die Politik zum Handeln zu bewegen. Das war in den letzten Monaten z. B. bei der Umgestaltung des Knotenpunktes Friedrichswahl zwischen Zuffenhausen und Feuerbach sowie bei der Planung des Pop-up-Radwegs in Kaltental der Fall.

Unten:

Dem Schneetreiben getrotzt.

Fotos: Reinhard Otter



Fahrraddemo Friedrichswahl



27. November

14 Uhr

Zuffenhausen, Kelterplatz

Wir fordern: Mehr ÖPNV, Rad- und Fußverkehr und weniger Autoverkehr an der Friedrichswahl



Friedrichswahl (auch) für Radfahrende!

Die Stadtverwaltung hatte bereits im Sommer 2021 eine Planung zur Umgestaltung des Verkehrsknotenpunkts an der Friedrichswahl mit absolut zeitgemäßer Radinfrastruktur vorgestellt. Der ADFC Stuttgart hatte diese Planung mit einer Stellungnahme deutlich kritisiert und als Anregung und Inspirationsquelle auf den Hovenring in den Niederlanden verwiesen:

www.stuttgart.adfc.de/pressemitteilung/stellungnahme-des-adfc-stuttgart-zum-umbau-des-knotenpunktes-friedrichswahl

Im November 2021 landete das Thema dann erneut auf der Tagesordnung der Stuttgarter Politik. Leider hatte sich die Planung in keinsten Weise geändert. Zu kritisieren war nicht nur die hohe Investitionssumme von 100 bis 400 Millionen Euro für einen exklusiv dem Kraftfahrzeugverkehr vorbehaltenen Straßentunnel, sondern auch die geplante Radinfrastruktur, die im Wesentlichen aus ein wenig Farbe auf der Straße bestehen sollte. Auch weil an der Friedrichswahl eine Radschnellverbindung entlanggeführt werden soll, sprechen gute Argumente dafür, dass sich die Planungen zuallererst am Radverkehr orientieren müssen. Da eine Entscheidung über die Planungen im Gemeinderat bevorstand, war der Zeitpunkt optimal, um noch Einfluss darauf zu nehmen. Und auch, weil die Verwaltung unsere Stellungnahme aus dem Sommer mehr oder weniger ignoriert hatte, war es Zeit für eine Demo.

Die Planungen zur Friedrichswahl hatten bereits andere Verbände umgetrieben, sodass es auf der Hand lag, diese bei der Organisation und Durchführung der Demo einzubeziehen. Neben anderen Radverkehrsverbänden (Zweirat, Radentscheid, Naturfreunde Radgruppe) waren dies vor allem Umweltverbände (BUND, Parents for Future, Umwelt- & Klimabündnis) sowie Fuß e. V. und VCD. Nach arbeitsintensiver Vorbereitung konnte die Demo dann am 27. November 2021 stattfinden, trotz starken Eisregens kamen fast 100 Teilnehmer*innen. Unser Protest war erfolgreich: Der Gemeinderat hat im Rahmen der Weiterplanung der Friedrichswahl der Verwaltung aufgegeben, eine Steglösung für den Radverkehr zu prüfen. Darüber hinaus wird es eine Planungswerkstatt mit Beteiligung der Öffentlichkeit für die Gestaltung der überirdischen Kreuzung geben.

Pop-up-Radweg in Stuttgart-Kaltental

Ein weiteres Thema, das für den Radverkehr von großer Bedeutung ist: die gefährliche Situation an der Böblinger Straße zwischen den Stadtbahnhaltestellen Waldeck und Kaltental an der Haupttradrouten 1. Wegen der Stadtbahn in Mittellage ist es für Autofahrer*innen nicht möglich, Radfahrer*innen, die auf dem dort vorhandenen Schutzstreifen fahren, mit dem gesetzlich vorgeschriebenen Mindestabstand von 1,5 Metern zu überholen. Daher herrscht ein Überholverbot. Hinzu kommt, dass direkt rechts neben dem Schutzstreifen Parkplätze sind, wo oft auch viele überbreite SUVs oder gar Lkw parken, die alles noch stärker verengen. Die Situation in Kaltental ist seit vielen Jahren bekannt und jahrelang ist nichts passiert. Bewegung in die Sache kam erst mit Aufstellen des neuen Überholverbotsschildes Anfang 2022. Auch wenn die Schilder regelmäßig geklaut werden, ist seither durchaus eine leichte Besserung eingetreten.

Dennoch stellt auch das neue Überholverbotsschild keine zufriedenstellende Lösung dar. Man kann sich leicht vorstellen: Fahren ein halbes Dutzend Autos hinter einem her, kommt man in Stress, schneller zu radeln. So ist kein entspanntes Radfahren möglich.

Daher waren wir positiv überrascht, als die Stadt Stuttgart von sich aus ein Konzept eines Pop-up-Radwegs erarbeitet und Ende 2021 der Öffentlichkeit vorgestellt hat. Das Wort „Pop-up“ lässt auf eine schnelle Umsetzung schließen: Der Radweg bzw. genauer Radfahrstreifen wird dort ohne große Baumaßnahmen errichtet. Dies ist möglich, wenn beispielsweise lediglich eine Ummarkierung ohne baulichen Eingriff stattfindet.

Für den Pop-up-Radweg in Kaltental muss jedoch ein Teil der Parkplätze entlang der Böblinger Straße entfallen. Deshalb ist der Radweg ein großes Politikum und bei einigen Anwohnenden umstritten. Wir sind der Ansicht, dass die Verkehrssicherheit für Radfahrende viel wichtiger ist als die Möglichkeit, das eigene Auto direkt vor der Haustür zu parken. Die Frage war, ob das die Politik auch so sieht.

Aufgrund der enormen Bedeutung der betroffenen, 700 Meter langen Strecke für den Radverkehr – es ist bis heute die einzige offizielle Radverbindung von der Innenstadt auf die Filderebene – war klar, dass eine Demo ein Muss ist. Um die Demo zeitlich direkt vor der Bezirksbeiratssitzung zu platzieren, wurde der Samstag vor der Sitzung ausgewählt. Die Bezirksbeiratssitzung sollte ursprünglich bereits im Februar stattfinden, musste aber wegen der Coronapandemie auf März verschoben werden. Daher sahen wir uns dazu gezwungen, die Demo auf 5. März zu verschieben.

Im Gegensatz zur Friedrichswahl war das Wetter mit 5°C und Sonnenschein diesmal sehr gut, sodass sich etwa 100 Leute zur Demo eingefunden hatten. Die Fahrradstaffel der Polizei war genauso vor Ort vertreten wie Pressevertreter, etwa vom lokalen Fernsehsender Regio TV.

Foto: Tobias Willerdig



Foto: Renate Gruner

Insgesamt verlief die Demo super. Der Bezirksbeirat Süd sprach sich am 8. März mehrheitlich für den Pop-up-Radweg aus. Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik beschloss schließlich am 15. März die Einrichtung des Pop-up-Radwegs in der Böblinger Straße. Im Sommer soll er umgesetzt werden.

Was bringt die Zukunft?

Im Sommer 2021 hatte sich der ADFC Stuttgart gemeinsam mit dem Radbündnis Filder für die Radschnellverbindung zwischen Stuttgart und Filderstadt eingesetzt, insbesondere für den Radweg an der Jahnstraße zwischen Stuttgart-Ost und Degerloch sowie für Verbesserungen am Flughafentunnel. Wir erwarten, dass die Verwaltung die hierfür erforderlichen Maßnahmen möglichst zügig umsetzt.

Für den kommenden Sommer planen wir, den Schwerpunkt auf eine andere Radschnellverbindung zu legen: die Wildparkstraße. Die Straße verbindet Stuttgart mit Leonberg/Gerlingen. Das Radfahren ist hier seit über 30 Jahren verboten und wäre aktuell auch nicht wirklich attraktiv. In der Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen ist hier eine Trasse vorgesehen. Diese Radschnellverbindung hätte den Vorteil, dass sie im Rahmen des bestehenden Straßenraums realisiert werden kann und nicht von der Fertigstellung von Stuttgart 21 abhängig ist, also grundsätzlich schnell umgesetzt werden könnte.

Tobias Willerdig

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

Doppelt über die Alpen, Vol. 2

Nach den schönen Erfahrungen bei der doppelten Alpenquerung im Jahr 2020 (Alpe Adria und Via Claudia Augusta; siehe RadRundbrief Frühjahr 2021, S. 11) hatten wir beschlossen, ein zweites Mal die Alpen mit dem Fahrrad zu überqueren. Dabei sollte es auf einem Weg über die alte Brenner Passstraße gehen. Das Kartenstudium in Verbindung mit der zur Verfügung stehenden Zeit ergab folgenden Tourenplan: Ich würde allein von Lindau aus über den Passo di San Bernardino auf die Südseite der Alpen fahren. Die beiden Mitfahrer – Lutz Kohlen und Armin Berndt – würden mit der Bahn nach Bellinzona kommen. Gemeinsam würden wir zum Lago di Lugano und Lago di Como fahren und von dort über den Passo di Umbrail ins Val Müstair, um schließlich nach Überwindung des Passo di Monte Giovo (Jaufenpass) zum Passo di Brennero zu gelangen.

Die erste Etappe von Lindau nach Schaan-Vaduz versprach eigentlich, unspektakulär zu werden. Spannend wurde es durch den Streik der Lokomotivführer im August 2021 – es war nicht möglich, morgens von Stuttgart wegzukommen; die Züge zum Bodensee fahren erst ab Ulm. Lutz Kohlen bot an, mich mit dem Auto nach Ulm zu fahren. So konnte ich wie geplant von Lindau aus nach Bregenz und durch das Rheindelta fahren, um dann bei sehr zu schönem Wetter auf dem Rheindamm nach Liechtenstein zu kommen.

Bei der Planung entdeckte ich, dass man auf dem Weg zum Passo di San Bernardino noch den Kunkelspass in die Route einbauen könnte. Der Kunkelspass (1347 m ü.M.) ist ein Übergang in den Glarner Alpen. Der Weg verläuft, rheinaufwärts gesehen, rechts vom Rheintal und führt vom nördlich gelegenen Vättis im Taminatal nach Tamins im Bündner Rheintal. So fuhr ich am zweiten Tag nach einem guten Frühstück in der schönen Jugendherberge Schaan bis Bad Ragaz weiter auf dem Rheindamm. Das Kurviertel in Bad Ragaz ist mit Kunst im öffentlichen Raum sehenswert. Von Bad Ragaz führt der Weg zunächst in steilen Serpentinaen über einen Höhenzug ins Tal der Tamina. In diesem gelangt man nach Vättis. Der Fahrweg vom Norden auf den Kunkelspass ist weitgehend asphaltiert und steigt moderat. Die Abfahrt nach Tamins im Rheintal ist steil und vom Belag her schwierig – erfordert sehr viel Aufmerksamkeit und gute Bremsen. Nach dem Durchfahren von Naturtunneln hat man einen großartigen Blick ins Rheintal. In Reichenau kam ich auf den Schweizer Radfernweg 6 „Graubünden Route“. Ein Ast dieses Radweges führt über den Passo di San Bernardino nach Bellin-



Datum	Etappe	Km	↑ HM	↓
12.8.2021	Lindau – Schaan	62	220	170
13.8.2021	Schaan – Sufers	93	2350	1370
14.8.2021	Sufers – Bellinzona	82	960	2150
15.8.2021	Bellinzona – Colico	90	1200	1230
16.8.2021	Colico – Grosio	90	750	290
17.8.2021	Grosio – Santa Maria	57	1910	1180
18.8.2021	Santa Maria – St. Martin	93	520	1310
19.8.2021	St. Martin – Steinach am Brenner	76	2120	1660
20.8.2021	Steinach am Brenner – Oberaudorf	118	550	1110
21.8.2021	Oberaudorf – Rosenheim	30	90	120
		791	10670	10590

zona. Von Reichenau bis zu meinem Quartier in Sufers waren jetzt noch einmal gut 900 Höhenmeter zu überwinden. Ich kam vollkommen erschöpft dort an – konnte mich aber allein in einer schönen Ferienwohnung breitmachen.

Die Anstrengung des Vortages hatte auch etwas Gutes – bis zur Passhöhe des Passo di San Bernardino waren nur noch 600 Höhenmeter zu überwinden. Die Abfahrt auf der Veloroute 6 nach Bellinzona ist großartig. Kurz vor Bellinzona musste ich auf einem ohnehin schlechten Wegstück umdrehen – ein nicht ganz frischer Erdrutsch hatte den Weg versperrt; eine Umleitung war nicht ausgewiesen. Ich war aber trotzdem so rechtzeitig in Bellinzona, dass ich schon einmal in der im Instituto Santa Maria untergebrachten Jugendherberge das Zimmer beziehen und dann die beiden Mitfahrer am Bahnhof abholen konnte. Am Abend erkundeten wir noch die schöne Altstadt von Bellinzona.



Tag 2: Kunkelspass



Tag 3: Passhöhe des Passo di San Bernardino



Tag 4: Lugano

Ziel der ersten gemeinsamen Etappe war der Lago di Como. Aus Bellinzona heraus fährt man zunächst an dem Fiume Ticino. Ab Cadenazzo ist dann der Monte Ceneri zu überwinden. Der Berg ist weder besonders hoch noch steil, aber man muss auf einem Schutzstreifen an einer stark befahrenen Straße fahren – nicht sehr schön. Nach der Abfahrt führt der Weg im Tal des Fiume Vedeggio nach Lugano. Leider mündet der Fluss in das für unsere Route ungünstige südwestliche Ohr des Lago di Lugano. Also fuhren wir über einen Höhenzug durch einige Vororte direkt in die Altstadt von Lugano. Der Lago di Lugano bei schönem Wetter ist schon etwas Besonderes. Wir fuhren nun an dem nördlichen Ohr des Sees bis Polezza. Nach dem Überschreiten der Grenze nach Italien nahmen wir ein Bad im See. Von Polezza konnten wir auf einer ehemaligen Bahntrasse über den Höhenzug zum Lago di Como fahren; lediglich die Abfahrt nach Menaggio war etwas schwierig. Von Menaggio setzten wir mit der Fähre nach Olivedo ans andere Seeufer über. Von dort gelangten wir auf der Uferstraße nach Colico am nördlichen Ende des Lago di Como. Wir hatten ein Hotel direkt am See gebucht.

In die nördliche Spitze des Lago di Como mündet der Fiume Adda. An diesem Fluss gibt es einen 130 km langen, sehr schönen Radweg „Sentiero Vatelina“. Auf diesem konnten wir am folgenden Tag 90 sanft steigende Kilometer bis Grosio fahren. Am späten Nachmittag zog ein Gewitter auf; wir wurden auf den letzten Kilometern richtig nass. Es blieb aber für die ganze Tour bei dieser einen Stunde Regen. In Grosio wurden wir in einem

sehr schönen familiengeführten Hotel mitten in der Altstadt vom Seniorchef freundlich empfangen. Bis wir unsere Fahrräder in die Garage geschoben hatten, hatte er unsere tiefenden Taschen in die Zimmer gebracht und den Eingangsbereich wieder trockengewischt.

Am nächsten Morgen konnten wir wieder bei schönem Wetter weiter auf dem „Sentiero Vatelina“ bis Bormio fahren; es waren bis dahin schon 500 Höhenmeter zu bewältigen. Ab Bormio ging es weiter auf der Via Stelvio – der Straße zum Stilfser Joch. Auf etwa 20 Kilometern sind gut 1200 Höhenmeter zu überwinden. Man fährt dabei auf der normalen Passstraße. Die Autos fahren langsam; nervig sind die unzähligen Motorradfahrer*innen – nicht die gemütlich auf einer Gold Wing dahintuckernden, sondern die mit den hochgezüchteten und lauten Maschinen. Wir fuhren nicht bis zur Passhöhe des Passo di Stelvio, sondern wechselten vorher (etwa 300 Höhenmeter unterhalb) auf den Passo di Umbrail, der, wie wir von netten Polizisten auf der Umbrail-Passhöhe (2500 m) erfuhren, nur ein Halbpass ist, da dieser eigentlich nur aus der Abfahrt ins Val Müstair besteht und folglich kein vollständiger Übergang ist. Die Eindrücke waren überwältigend. Bei der Abfahrt wurden die Bremsen richtig heiß, war aber grandios. Obwohl wir an diesem Tag nur knapp 60 Kilometer zu fahren hatten, kamen wir erst gegen 19 Uhr in der uralten Jugendherberge in Santa Maria an.

Nach den Strapazen des Vortages folgte eine erholsame Tour. Von Santa Maria fuhren wir ins Tal des Fiume Adige und auf dem perfekten Radweg am Fluss entlang nach Meran. In Meran mündet der Fiume Passirio in den Fiume Adige. Am Fiume Passirio konnten wir auf einem sehr guten Radweg das Passiertal aufwärtsfahren. Im Quartier in St. Martin angekommen, entstand erst etwas Stress: Wir hätten doch eine Mail bekommen, dass wegen eines Coronafalles eine Übernachtung nicht möglich sei – tatsächlich konnte ich die Mail im Spam-Ordner finden. Nun, der Wirt war bemüht und brachte uns zwei Häuser weiter unter – bei seiner Mutter, die ehemals eine Pension hatte.

Am nächsten Morgen fuhren wir weiter auf dem Radweg am Fiume Passirio bis nach St. Leonhard. Jetzt sollte die größte Anstrengung der Tour kommen – der Passo di Monte Giovo (Jaufenpass). Die ersten etwa 8 Kilometer fahren die Fahrradfahrer*innen auf Flurwegen (rechts von St. Leonhard weg, während die Passstraße links aus dem Ort abbiegt). Wir freuten uns über jeden Meter, den wir gewonnen hatten. Dann führt der Weg in ein Tal hinunter, aus dem man dann wieder mühsam hochfahren muss, um schließlich auf der normalen Passstraße bis zur Passhöhe zu fahren.



Tag 5: Grosio



Tag 6: Via Stelvio weiter oben



Tag 7: Blick auf Merano

Wir waren natürlich dankbar für das schöne Wetter, aber es war sehr heiß. So kam die Jaufen-Alm (1875 m) wenige Kilometer vor der Passhöhe genau zur rechten Zeit. Die Abfahrt war eigentlich im Jaufental geplant. Ein Einstieg in das Tal nach der Passhöhe war aber nicht zu finden. So fuhren wir die Passstraße hinunter. Nach einer Kaffeepause in Sterzing stand dann noch der Passo di Brennero auf dem Programm. Man fährt vom Süden zunächst auf der alten Brennerstraße, dann aber den größten Teil der Strecke auf einer ehemaligen Bahntrasse zum Pass hoch. Wenn wir nicht schon so erschöpft gewesen wären, hätten wir die schöne Strecke sicher mehr genießen können. Die Abfahrt erfolgt dann auf der alten Brennerstraße. In Steinach am Brenner musste die Seniorchefin auf uns warten, denn das Hotel hatte eigentlich Ruhetag – was für ein Service.

Am nächsten Tag sollte es ins Inntal gehen. Der Weg wird aber nicht weiter auf der alten Brennerstraße geführt, sondern in Fahrtrichtung rechts davon am Hang mit noch einigen kurzen, aber knackigen Anstiegen in Richtung Innsbruck. Die Abfahrt nach Innsbruck ist dann noch einmal eine Belastungsprobe für die Bremsen. Da wir an dem Tag 120 Kilometer zu fahren hatten, ließen wir Sightseeing in Innsbruck ausfallen. Auf dem Inntal-Radweg kamen wir über Hall/Tirol, Jenbach, Wörgl und Kiefersfelden nach Deutschland, um in Oberaudorf in einem sehr netten Hotel unterzukommen.

Am letzten Tag fuhren wir dann weiter auf dem Inntal-Radweg nach Rosenheim. Als wir auf den Bahnsteig rollten, fuhr dort ein Nahverkehrszug nach München – perfektes Timing. Meine beiden Mitfahrer traten die Heimreise nach Stuttgart an, ich erst einen Tag später. Auch diese zweite doppelte Alpenquerung hat bei uns bleibende Eindrücke hinterlassen. Hier der Komoot-Link: www.komoot.de/collection/1301215/-alpenquerung-2.

Paul-Werner Schreiner



Tag 8: Passhöhe di Monte Giovo



Tag 9: Kufstein



Tag 10: der Inn vor Rosenheim

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

Salzkammergut-Radweg



Bei unserer im Frühsommer 2021 aus der (Corona-)Not geborenen, kurz vor dem Start spontan geplanten Radtour in Österreich stand der Salzkammergut-Radweg im Mittelpunkt. Das Salzkammergut ist eine großartige Seenlandschaft. Der Radweg ist in Deutschland auch als 10-Seen-Radweg bekannt und in Österreich als R2 ausgeschrieben. Er ist als Rundkurs mit Start und Ziel in Salzburg angelegt. Es gibt aber viele Querverbindungen, wodurch sich einige Varianten ergeben.

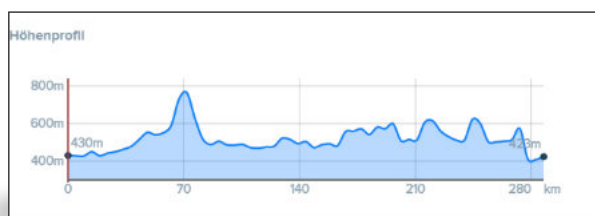
Da wir von Gmunden am **Traunsee** aus starteten, mussten wir ohnehin variieren. Wir entschlossen uns, den östlichen Teil, der ins Tote Gebirge hinein- und hinaufführt, wegzulassen. Damit fielen drei der zehn Seen weg: **Altaussee**, **Grundlsee** und **Hallstätter See**. Dafür fügten wir im Westen drei Seen hinzu (dazu später), sodass wir durchaus behaupten können, einen 10-Seen-Radweg gefahren zu sein.

Bei traumhaftem Wetter starteten wir nach einem schönen Tag in **Gmunden** (siehe RadRundbrief Herbst 2021, S. 14) an der Nordspitze des Traunsees und fuhren auf der Westseite des Sees nach Süden. Der Radweg liegt aus geografischen Gründen fast immer an der Straße, ist aber separat geführt. Die Straße verläuft an mehreren Stellen durch Tunnel. Die Radfahrer*innen dürfen hier auf der alten Straße direkt am See fahren. Der Weg führt nach der Brücke über den Traunzufluss in **Ebensee** weiter auf einem schönen Radweg an der Traun nach **Bad Ischl**, wo an manchen Stellen

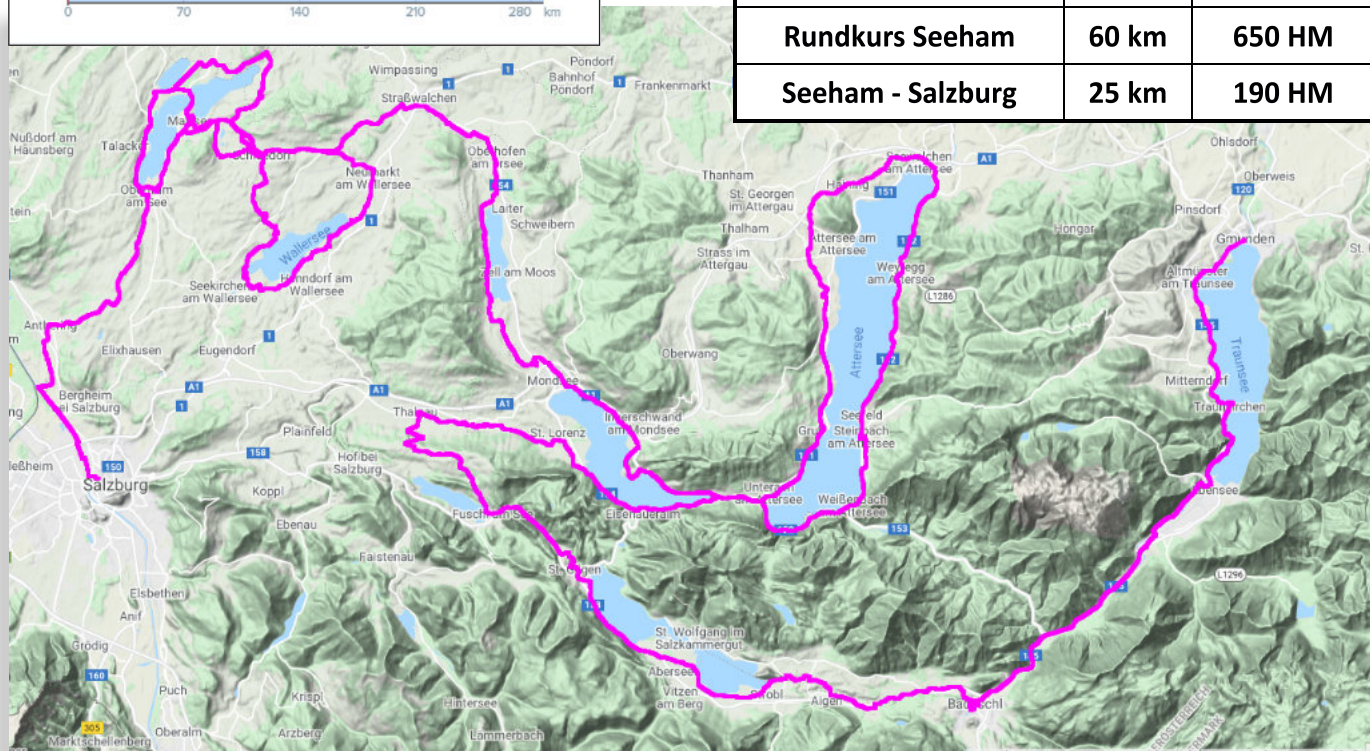
Oben:

Am Wolfgangsee

an das vergangene österreichische Kaiserreich erinnert wird (Sissi lässt grüßen). Bei Bad Ischl mündet die aus dem **Wolfgangsee** kommende Ischl in die Traun. Auf einem perfekten Radweg an der Ischl gelangten wir bei stetigem, aber kaum merklichem Anstieg zum Wolfgangsee. Nach einer Pause an der Uferpromenade in St. Gilgen an der nordwestlichen Spitze des Sees ist ein heftiger Anstieg nach Segenwald zu bewältigen, der bei den sommerlichen Temperaturen sehr anstrengend war. Für die Mühen wurden wir mit einer rasanten Abfahrt nach **Fuschl am Fuschlsee** belohnt – unser Quartier lag dann allerdings wieder am Berg. In dem kleinen Fuschl hatten wir abends das Glück, in einem guten Lokal mit einem schönen Garten direkt am See einen Platz zu ergattern. Wir konnten da einen großartigen Sonnenuntergang über dem See erleben.



Gmunden – Fuschl	72 km	800 HM
Fuschl – Seewalchen	57 km	550 HM
Seewalchen – Seeham	79 km	790 HM
Rundkurs Seeham	60 km	650 HM
Seeham - Salzburg	25 km	190 HM



Der Anstieg zum Quartier am Vortag war wenigstens nicht vergebens – am Morgen mussten wir weiter bergauf fahren. Von der Höhe aus konnten wir bei weiter schönem Wetter viele Eindrücke von der Bergwelt mitnehmen. In einer langen Abfahrt geht es nach **Thalgau**, von wo aus man über **St. Lorenz** in **Gries** an den **Mondsee** kommt. An der schönen Südseite des Mondsees gelangten wir über **Oberburgau** nach **Mühlleiten** am **Attersee** – die beiden Seen sind über die Seeache miteinander verbunden. Am Ostufer des Attersees führen wir nach **Seewalchen** an der Nordspitze des Sees. Auf dieser Seeseite zu fahren hat den Vorteil, dass man fast durchgehend in Blicknähe zum See fährt. Das erkaufte man allerdings dadurch, dass man gelegentlich auf der Straße fahren muss. In Seewalchen lag unser Quartier wieder am Berg; vom Balkon unseres Zimmers hatten wir dafür aber einen sehr schönen Blick auf den See. Am Abend konnten wir in einem Lokal im Klimt-Zentrum essen. Der Maler Gustav Klimt hatte den Attersee als schönen Platz für den Sommer entdeckt und die Sommermonate zwischen 1900 und 1916 regelmäßig in dieser Region verbracht, wo der überwiegende Teil seiner über 50 Landschaftsgemälde entstand.

Auch in Seewalchen konnten wir die am Vortag zum Quartier überwundenen Höhenmeter zum Weiterfahren nutzen. An diesem Tag hatte uns das schöne Wetter verlassen – zum Glück nur für einen Tag; es nieselte immer wieder und war auch etwas kühler, und wir hatten in der Höhe leider keinen schönen Blick. Von Seewalchen führen wir um den 800 Meter hohen Buchberg herum, um dann über Abtsdorf in **Nußdorf** wieder an den Attersee zu kommen – jetzt am Westufer. Von Mühlleiten kamen wir wieder entlang der Seeache zum **Mondsee**. Jetzt führen wir an der ebenfalls sehr schönen Nordseite des Sees bis zum Ort Mondsee. Nach einem kleinen Anstieg konnten wir auf den **Irrsee** blicken. Der Weg führt am Westufer des Irrsees nach **Oberhofen am Irrsee**. Über **Straßwalchen**, **Köstendorf** und **Schleedorf** kamen wir in dem Ort **Mattsee** an den **Mattsee**. Über eine schmale Landzunge zwischen dem **Mattsee** und dem **Obertrumer See** erreichten wir unser Quartier in **Seeham** am Obertrumer See.

Nach einem Pausentag mit einem schönen Spaziergang in der Umgebung von Seeham hatten wir uns noch einen Rundkurs von Seeham aus vorgenommen, um noch Seen zu sehen, die eigentlich nicht zu dem 10-Seen-Rundweg gehören. Wir fuhren am Obertrumer See wieder nach Norden, dann aber nicht zum Mattsee, sondern zu dem östlich davon liegenden **Grabensee**. Am Ostufer des Grabensees kamen wir nach **Guggenberg** und von dort nach **Stein** am Westufer des Mattsees, an dem wir nach Nordosten bis Wichenham fuhren. Jetzt musste wieder ein Höhenzug überwunden werden. Über **Schleedorf** und **Neumarkt** gelangten wir an den **Wallersee**, an dessen sehr schönem Ostufer wir bis **Seekirchen** und dann noch ein Stück am Westufer entlang radelten. Jetzt ging es wieder nach Schleedorf hinauf. In Mattsee konnten wir direkt an der Uferpromenade des Mattsees einen Marillenstrudel genießen – allein dafür hatte es sich schon gelohnt, nach Österreich gefahren zu sein! Von Mattsee aus fuhren wir jetzt nicht im Norden um den See, sondern umrundeten diesen im Süden und kamen so am Westufer des **Obertrumer Sees** zu unserem Quartier. Der See lud zum Baden ein.

Unsere Radtour in Österreich näherte sich dem Ende. Auf dem Mozart-Radweg, auf dem wir immer wieder ein kleines Stück gefahren waren, kamen wir nach Überwinden eines kleinen Höhenzugs an die Salzach, an deren Ufer wir nach gelangten. Von dort aus fuhren wir mit Zug nach Stuttgart zurück.

Unsere spontane Radtour in Österreich war sehr schön: durchweg sehr gute Radwege, das Wetter bis auf einen Tag perfekt, das Corona-Management sehr entspannt. Das Salzkammergut sei als Reiseziel sehr empfohlen.

Unsere Etappen können unter www.komoot.de/collection/1210870/-salzkammergut eingesehen und heruntergeladen werden.

Paul-Werner Schreiner



Blick vom Hotel auf den Attersee



Mondsee



In Mattsee am Ufer des Mattsees



Salzburg

Radpolitik auf dem Prüfstand:

Ein BYPAD für Stuttgart

Wie effektiv und effizient sind die Aktivitäten der Stadt Stuttgart für die Förderung des Radverkehrs? Um diese Frage zu beantworten und eine konsolidierte Fahrradstrategie zu entwickeln, startete in Stuttgart dieses Frühjahr ein Bicycle Policy Audit (BYPAD). Das in einem EU-Forschungsprojekt entwickelte Verfahren versucht, erfolgreich für den Radverkehr eingesetzte Konzepte aus anderen EU-Städten auf die lokalen Anforderungen und Bedürfnisse anzupassen und zu übertragen. Das Stuttgarter BYPAD wurde durch die sehr erfolgreiche Durchführung des Verfahrens in Karlsruhe inspiriert und von der Fahrradbeauftragten der Stadt, Frau Éva Ádám, initiiert. Es läuft planmäßig bis Sommer 2022 und wird dann alle fünf Jahre wiederholt, um die Fortschritte in der Radförderung zu evaluieren. Der Prozess wird begleitet von der Innovationsberatung „team red“ mit Thomas Böhmer, bekannt als Studienleiter des Fahrradklimatests.

Beim BYPAD werden Vertreter*innen der verschiedenen Ämter der Stadtverwaltung, aus allen politischen Fraktionen des Gemeinderats sowie aus den Radverkehrsorganisationen einbezogen. Letztere sind in Stuttgart sehr weit gefasst: So sind neben ADFC, Radentscheid und VCD auch der Fuß e. V. und der ADAC eingeladen. Dafür fehlen z.B. das Radforum und der Zweirat. Eine zu große Gruppe erschwere die Effektivität der gemeinsamen Sitzungen, so team red. Zu den Zielen der Stadtverwaltung gehört, die Fahrradpolitik der Stadt auch außerhalb der „Fahrradblase“ bekannt zu machen und zu erklären. Damit sollen in Zukunft Entscheidungen zu Radinfrastruktur leichter getroffen werden können, weil viele Grundsatzfragen bereits geklärt sind und ein gewisser Konsens vorhanden ist.

Eine weitere Besonderheit des Stuttgarter BYPADs ist, dass parallel noch ein WAPAD durchgeführt wird, ein Walking Policy Audit, der das Verfahren für Fußgänger*innen anpasst. Beispielsweise wird die Barrierefreiheit der Fußwege bewertet. Auch hier orientieren sich die Organisator*innen am Vorbild Karlsruhe, das positive Erfahrungen mit der parallelen Betrachtung gemacht hat. Die Bedürfnisse von Radfahrenden und Fußgänger*innen sollen nicht gegeneinander ausgespielt und ein Gesamtbild des Stadtverkehrs erstellt werden.

Das BYPAD gliedert sich in zwei Schritte. Zuerst wird der Ist-Zustand über einen Fragebogen erfasst, den alle Teilnehmer*innen ausfüllen. Vor allem kontroverse Punkte werden dann gemeinsam diskutiert. Daraus wird anschließend eine konkrete Zielvorstellung abgeleitet. Es geht dabei nicht nur um die Verbesserung von Radinfrastruktur, sondern darum, die Radverkehrsplanung und -förderung in Zukunft besser in die Arbeit der Stadtverwaltung zu integrieren. Ergebnisse könnten zum Beispiel ein höherer Personalschlüssel für Radinfrastrukturplanung und eine konsequente Berücksichtigung des Radverkehrs in allen Planungsphasen sein.

Es wird sich zeigen, ob es dem BYPAD und der Moderation gelingt, die verhärteten Fronten der Radverkehrspolitik in Stuttgart zu Konsensentscheidungen zu führen. Als ADFC Stuttgart hoffen wir jedenfalls, dass die positiven Initiativen der Stadt (wie z. B. die Planung des Pop-up-Radwegs im Kaltental) gestärkt und einer größeren Bedeutung innerhalb der Verwaltung zugeführt werden. Wenn Anfang 2023 mit der Fortschreibung des Stuttgarter Radkonzepts begonnen wird, fließen die Ergebnisse des BYPADs jedenfalls als Beschreibung des Ist-Zustands maßgeblich mit ein.

Gesine Schleth

INFO:

Vom Papier auf die Straße – Nachtrag zum ersten BYPAD-Treffen am 14. März

Beim ersten Treffen des BYPADs wurde der Fragebogen ausgewertet, um eine Benotung von 0 (keine Aktivitäten zur Radförderung) bis 4 (ideale Radförderung) für den Status Quo der Prozesse der Stadtverwaltung zu vergeben. Das Ergebnis wird sicher erstaunen (Bericht folgt), denn die Stadtverwaltung konnte argumentationsstark durchgehend hohe Bewertungen durchboxen, sodass einige der teilnehmenden Gemeinderat*innen den Termin mit Unmut vorzeitig verließen. Für eine richtige Konsensbildung reichte die Zeit nicht aus. Während nicht von der Hand zu weisen ist, dass die Stadt Aktivitäten in vielen Bereichen plant (Infrastrukturverbesserungen, Beteiligungsprozesse, Werbekampagnen, ...), ist stark zu bezweifeln, ob die Initiativen ausreichen, um die selbst gesetzten Ziele für den Radverkehr zu erreichen. Beim nächsten Treffen Anfang April wird gemeinsam ein Aktionsplan definiert. Hier setzen wir uns für realisierbare Meilensteine ein, damit die Pläne möglichst schnell vom Papier auf die Straße kommen.

'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



**KURZ-
ZWEIRAEDER.DE**

**kontakt@kurz-
zweiraeder.de**

STARK IM SERVICE
Bikes – Pedelecs
Zubehör führender Marken

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

INTERVIEW

Aktiv für den ADFC Stuttgart: Daniel Gräsel

Sechs Monate auf Social Media

Daniel Gräsel ist ein Neuzugang unter den Aktiven des ADFC Stuttgart und beteiligt sich unter anderem am Mapathon, den Demos und vor allem am Social-Media-Auftritt des Vereins. Seit einem halben Jahr postet er für uns auf Instagram und Facebook. Wir haben ihn interviewt, um einen Einblick in seine Arbeit zu teilen.

Daniel, du bist schon länger Vereinsmitglied, mischst aber seit letztem Jahr aktiv im Verein mit. Wie bist du dazu gekommen?

D.G.: Begonnen hat mein Weg auf der Mitgliederversammlung im Frühjahr 2021. Mitglied im ADFC bin ich schon seit ein paar Jahren, aber bis dahin hatte ich es nie geschafft, mal bei einem Stammtisch oder einer Veranstaltung vorbeizuschauen. Irgendwie war da bei mir eine Hemmschwelle, auch weil ich niemanden persönlich kannte. Aber ich wusste seit einiger Zeit, dass ich etwas tun muss. Denn: Die Radinfrastruktur in Stuttgart ist teilweise mehr als grötig und führt Radfahrende sogar auch mal in gefährliche Situationen. Ich bin viel im Westen und in Mitte unterwegs und möchte dort etwas bewegen. Da war die digitale MV letztes Jahr super, um die Hemmschwelle zu überwinden. Im Chat habe ich dann gefragt, wie ich mich am besten für Verbesserungen in Stuttgart-West und -Mitte einsetzen könnte, und ihr habt mich auf die Radverkehrsgruppe aufmerksam gemacht. Und da deren Treffen wegen Corona digital stattfanden, konnte ich das sehr gut in meine Wochenplanung integrieren. Ich habe mich allerdings sehr darüber gefreut, ein paar Mitglieder persönlich kennenzulernen, als es im Sommer Präsenzveranstaltungen gab. In der Radverkehrsgruppe bin ich „hängen geblieben“, beteilige mich aktiv, z. B. bei den Mapathons, und bin mittlerweile auch sehr im Slack aktiv. Das finde ich auch richtig klasse, weil ich mitbekomme, welche städtischen Ämter die Radinfrastruktur verbessern können oder aber auch nicht.

Hast du konkrete Ideen für Verbesserungen der Infrastruktur?

D.G.: Mein persönliches Ziel für die nächsten Jahre ist, die Stadt mit dazu zu bewegen, bestimmte Nebenstraßen im Stuttgarter Westen für den Radverkehr besser zu machen. Hierfür muss man in einem ersten Schritt vor allem gegen Falschparker in den Kreuzungsbereichen und vor den Baumbeeten vorgehen. In einem zweiten Schritt muss unbedingt der Durchgangsverkehr reduziert werden, z. B. durch Modalfilter. Dann hätte man schon eine tolle Infrastruktur, die nicht nur Berufspendler, sondern auch Familien mit Kindern nutzen könnten.

Neben der Verkehrspolitik kümmerst du dich seit letztem Jahr auch um die Social-Media-Kanäle des ADFC Stuttgart. Du hast im Sommer die Betreuung des Facebookprofils und dann ab September auch die unseres Instagramkanals übernommen. Kennst du unsere Follower in den Sozialen Netzwerken? Schaffst du es, aus der „Fahrradblase“ auszubrechen?

D.G.: Zur ersten Frage kann ich klar sagen: Ja und nein. Wir haben im Moment auf Facebook 711 Follower, also Fahrradfreund*innen, die unsere Seite abonniert haben und unsere Posts auf ihrer Startseite sehen. Auf Instagram folgen uns mittlerweile 1.058 Instagrammer. Von diesen Personen ist nur ein Bruchteil wirklich aktiv und beteiligt sich an Posts und Stories mit Kommentaren oder sonstigen Reaktionen. Die meisten wollen sich wahrscheinlich einfach nur auf dem Laufenden halten, was wir als ADFC Stuttgart treiben und planen.

Auf deine zweite Frage kann ich eindeutig mit „Ja“ antworten – ich komme sehr wohl raus aus der Blase! In letzter Zeit habe ich auf Facebook und Instagram gezielt einige regionale Seiten abonniert, z. B. das Verkehrsministerium BaWü oder die Stuttgarter Zeitung. Sobald ich einen interessanten Post mit Verkehrsbezug sehe und Zeit habe, versuche ich, sinnvolle, aber auch mal witzige Kommentare anzubringen. Das stößt bei Fahrradfreund*innen auf positiven Anklang und wir erhalten wirkliche nette Unterstützung. Bei Mitmenschen, die Fahrradfahren eher nicht so gut finden, lösen unsere Posts natürlich Widerstände aus. Das kann dann durchaus auch mal zu intensiven Diskussionen führen. Ich versuche aber immer, sachlich und zielorientiert zu schreiben. Und selbstverständlich achte ich darauf, dass unser Ansehen in der Öffentlichkeit keinen Schaden nimmt und wir nicht Ziel eines Shitstorms werden. Ich glaube, bisher ist mir das gut gelungen.



Rechts:

Daniel Gräsel bespielt unsere Social-Media-Kanäle – und teilt auch gern eure Infos, Fotos, Videos rund ums Fahrrad!

Foto: privat


INTERVIEW

Definitiv! Deine Strategie scheint aufzugehen: Unsere Follower sind seit deinem Start auf mehr als 1.000 gestiegen – welche Posts aus 2021 waren die erfolgreichsten?

D.G.: Zuerst einmal waren wir auf einem super hohen Niveau, als ich unsere Kanäle übernommen habe. Auf Facebook hatten uns im September ca. 680 Menschen abonniert, nun sind es ca. 30 mehr. Bei Instagram ist der Zuwachs deutlicher ausgefallen, was uns natürlich sehr freut, da wir hierdurch mehr Menschen auf unsere Arbeit aufmerksam machen können. Insgesamt haben wir seit September über 200 neue Follower dazugewonnen, seit Mitte Februar stagniert der Zuwachs allerdings.

Erstaunlicherweise hatten unsere Beiträge auf Facebook die wesentlich größere Reichweite: Den Rekord hält ein Post von Tobias vom 3. März 2021 zur Radschnellverbindung Stuttgart– Fellbach. Den haben über 2.000 Menschen gesehen, über 500 haben darauf reagiert, z. B. mit einem Kommentar oder indem sie den Beitrag geteilt haben. Auf Platz 2 kommt ein Beitrag von mir vom 23. Oktober zur Verkehrssituation in der Neckartalstraße mit einigen Fotos und immerhin knapp 2.000 erreichten Personen und 140 Interaktionen.

Wie sieht deine Woche mit Social Media für den ADFC Stuttgart aus?

D.G.: Meistens finde ich am Wochenende die Zeit, ein paar eigene Posts für die Woche vorzubereiten und schon mal über die Planungsfunktion einzustellen. Zum Beispiel Ankündigungen von Veranstaltungen, wie die Fahrraddemo in Kaltental oder Radtouren, oder auch politische Statements unserer Radverkehrsgruppe. Während der Woche reagiere ich dann meistens nur noch auf Anfragen und Kommentare und teile Beiträge anderer, etwa von unserem Landesverband. Wie ich oben beschrieben habe, versuche ich auch, Beiträge regionaler Accounts zu kommentieren –

das generiert mehr Aufmerksamkeit. Besonders viel Spaß macht mir hierbei das grafische Gestalten der Beiträge, da ich auch gerne fotografiere und das hier gut einbringen kann.

Kann man dich bei deiner Arbeit unterstützen? Und wenn ja, wie?

D.G.: Aber klar doch! Am einfachsten, indem man unsere Profile und Kanäle abonniert und mit Beiträgen interagiert, also Likes verteilt, Kommentare anbringt und sie teilt. So generieren wir mehr Klicks und werden von Facebook und Instagram als noch interessanter eingestuft, was wiederum mehr Reichweite bringt. Dann kann man mir natürlich jederzeit Fotos, Videos etc. schicken – am besten in guter Qualität, scharfe Aufnahmen mit schönem Bildausschnitt, immer mit Bezug zu Fahrradthemen. Einfach an daniel.graesel@adfc-bw.de oder via ADFC-Cloud. Gut kommen derzeit auch kurze Videos mit Musik, sogenannte „Reels“, auf Instagram. Der Kreativität unserer Mitglieder sind hier keine Grenzen gesetzt. Im besten Fall beschreibt man auch kurz das Thema des Fotos oder Videos: Falls es etwa um schlechte Infrastruktur geht, wäre die Angabe des Ortes nicht schlecht. Falls man als Fotograf*in genannt werden möchte, schreibt man dies einfach dazu. Und natürlich sind unsere Social-Media-Kanäle super für Teamarbeit geeignet.

Die Fragen stellte Gesine Schleth.

INFO:

Daniels Posts findet ihr unter [@adfc_stuttgart](#) auf Facebook und Instagram. Hinter unserem Twitter-Account steht für uns Tobias Willerdig.



Jacques Tati, 1949, fotografiert von Robert Doisneau

Radsport Roland Wolbold

Riederstraße 8
70619 Stuttgart (Lederberg)
Telefon (07 11) 42 72 89
Telefax (07 11) 42 87 10
Einzelhandel mit Radsportartikeln
Spezialwerkstätte für
den Radsport



Rad nimmt Rücksicht

„Miteinander läuft's besser“ – unter diesem Motto hat die Stadt Stuttgart im letzten Jahr mit einer umfangreichen Kampagne (Plakatwände, Brückenbanner, Telefonansage, Aufkleber usw.) auf den notwendigen Überholabstand für uns Radfahrende hingewiesen. Sicher – manches an der Kampagne hätte besser laufen können: Zahlreiche Plakatwände waren zwar für Radfahrende, aber nicht vom Auto aus lesbar, und längst nicht alle städtischen Fahrzeuge sind, wie versprochen, mit dem Aufkleber versehen. Und wie so oft hat sich die SSB mit ihren Bussen – im Gegensatz zu benachbarten Verkehrsverbänden – ihrer Verantwortung für Sicherheit im Radverkehr entzogen. In diesem Jahr startet die Stadt eine neue Kampagne: „Rad nimmt Rücksicht“. Sie wendet sich an uns Radfahrende und bittet um Rücksichtnahme gegenüber Fußgänger*innen als den Schwächsten im Straßenverkehr. Der ADFC Stuttgart unterstützt die Kampagne ausdrücklich!

Ein paar Gedanken dazu:

- Radfahrer*innen haben auf Gehwegen nichts verloren! Der ADFC kämpft seit Jahren gegen den oft behördlich angeordneten Mischverkehr von Rad- und Fußverkehr. Völlig unverständlich, dass selbst in aktuellen Planungen der Stadt Stuttgart so etwas für den Radverkehr angeboten wird (siehe Pragstraße). Besonders ärgerlich sind jedoch jene Radfahrende, die illegal zwischen Fußgänger*innen auf dem Gehweg Slalom fahren und sie am liebsten vom Gehweg klingeln würden. Ich wohne in einer Tempo-30-Zone mit ausschließlichem Binnenverkehr. Dennoch gibt es dort immer wieder Radfahrer*innen, die völlig grundlos den – zugegeben breiten – Gehweg entlang rasen. Dies gefährdet spielende Kinder und nervt einfach ungemein.
- Es gibt nun zahlreiche Radverkehrsverbindungen auf Wirtschafts- und Waldwegen, wo die gemeinsame Nutzung vorgegeben ist. Hier heißt es: Tempo runter und den schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen Vorrang einräumen.

- Rechtzeitig (!) klingeln hilft – meistens. Leider sind es nicht nur die Zeitgenossen mit Altersschwäche, sondern auch viele jüngere, die dank „Knopf im Ohr“ nicht oder nur zögerlich reagieren. Auch hier hilft nur langsames Herantasten.
- Besonderes Augenmerk gilt gegenüber Kindern. Ihre Spontaneität – so erfrischend sie auch ist – erfordert von uns extrem hohe Aufmerksamkeit.
- Dann noch die Hunde – am schlimmsten die an überlanger Leine. Es ist einfach so: Bei einer Kollision zieht nicht nur der Hund den kürzeren.
- Das Smartphone hat am Fahrradlenker genauso wenig verloren wie am Steuer eines Autos.
- Fußgänger*innen, die wohlwollend Platz machen, lächelnd danke zu sagen, hat noch niemandem geschadet und erhöht beidseits die Laune wie auch das gegenseitige Verständnis.
- Allen, die das Ganze noch nicht so richtig verstehen, rate ich zum Selbstversuch. Einfach mal an einem sonnigen Tag mit Freunden durch den Rosensteinpark oder Schlossgarten spazieren – da wächst das Verständnis für Zu-Fuß-Gehende garantiert.

Wir erwarten mehr Rücksicht und Umsicht von Autofahrer*innen. Dasselbe dürfen Fußgänger*innen von uns erwarten. In diesem Sinne: Rad nimmt Rücksicht!

Cornelius Gruner

P.S. Schön wäre es, wenn das Ziel der städtischen Kampagne, den Rad- und Fußverkehr miteinander zu befrieden, auch in der Verkehrsplanung der Stadt erkennbar wäre ...

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.

Nix hohes Ross: Tallbike!

Es sind verwunderte Gesichter, die uns hinterherschauen. Aber immer fröhlich. Menschen bleiben stehen, vergessen alles, was sie gerade gemacht haben. Sie drehen sich nach uns um, winken uns zu und lachen mit uns. Das ist einer der Gründe, warum wir mit unseren Tallbikes durch die Stadt fahren: Überall, wo wir vorbeikommen, ist sofort eine positive Stimmung. Wenn wir vorbei sind, hören wir oft noch, wie manche sich gegenseitig fragen: „Wie kommt man da hoch?“ oder „Wie steigen die da bloß ab?“ oder schlicht „Warum?“ Oder etwas pragmatischer: „Was macht ihr an einer roten Ampel?“

Vor einigen Jahren war ich bei einer Stuttgarter Critical Mass genauso verwundert. Nach der Tour konnte ich bei „Fahrräder für Afrika“ selbst zum ersten Mal auf einem Tallbike fahren. Jahre später rettete ich zufällig einen Tallbike-Rahmen vor dem Sperrmüll und kam so zu meinem eigenen Tallbike. Aber erst im letzten Jahr hat sich in Stuttgart so etwas wie eine offene Tallbike-Gruppe gebildet. Wir treffen uns vor allem bei gutem Wetter zu unseren gemeinsamen Ausfahrten. Davor und danach basteln wir noch an unseren Rädern – und wir unterstützen auch gerne alle Menschen, die selbst gerne ein Tallbike oder ein anderes Spezialrad bauen möchten!

Technisch gibt es kein richtig oder falsch, wie man ein solches Tallbike zusammenbaut. Je nach Fähigkeiten und Ausstattung werden entweder nur schnell zwei alte Fahrradrahmen verbunden, geschraubt, teilweise nur gesteckt oder sogar das ganze Rad von Null auf zusammengeschweißt; mal mit, jedoch meist ohne detaillierte Pläne. Wichtig ist, dass es irgendwie fährt und nicht unbedingt unter uns zusammenbricht. Bis jetzt ist noch kein Rad kaputt gegangen – toi, toi, toi –, und wir gehen nicht besonders sorgsam damit um. Schon mit sehr geringen Schweißkünsten hält das einfach alles! Ob's gut aussieht, ist allerdings ein ganz anderes Thema. Wir lernten mit der Zeit, welche Konstruktionen sinnvoll sind und was wir zukünftig lieber nicht mehr machen wollen. Die Herausforderung dabei ist nicht das Zusammenschweißen der Stahlrahmen. Es sind eher die kleinen Dinge, z.B. wie die lange Kette gespannt bleibt. Das schöne an Fahrradtechnik ist jedoch, dass es recht einfache Mechanik ist, mit der man alles irgendwie hinbekommt. Erst recht, wenn es nicht auf Gewicht oder Schönheit ankommt. Wir haben bestimmt schon die meisten Tallbike-Videos im Internet gesehen und wir wissen auch, dass unsere Räder nicht perfekt sind. Wir haben selbst auch 1.000 Ideen, was man daran anders oder besser machen könnte. Weil es uns trotzdem immer wieder erzählt wird, ist unser Slogan: **„Schweißen statt schwätzen!“**

Wir sind zwar keine Anwälte – aber rechtlich ist es für uns so, dass ein Tallbike nach §63a StVZO ein ganz normales Fahrrad ist. Natürlich dürfen und müssen wir damit auf der Straße fahren, solange wir Bremsen, Klingel und Reflektoren haben.

Unter tallbike-stuttgart.de findet Ihr Bilder von unseren Rädern und von unseren Ausfahrten. Auf unseren Touren könnt ihr selbst am besten sehen, wie wir auf- und absteigen. Das ist viel einfacher, als es umständlich mit vielen Worten zu erklären. Es kommt grundsätzlich ein bisschen auf die eigene Gelenkigkeit an und wie das Tallbike aufgebaut ist. Wir kommen auf jeden Fall ohne Hilfe rauf und runter – sonst würden wir damit auch nicht im Stadtverkehr fahren. Bei roten Ampeln halten wir



Oben:

„Wie kommt der da hoch?“ X-tof und sein Tallbike. Foto: privat

uns aber auch gerne an ihnen oder an anderen Verkehrsschildern in der Nähe fest.

Falls jemand noch ein altes Tallbike im Keller stehen hat oder einmal auf einem unserer Räder probefahren will: herzliche Einladung! Bei der Critical Mass am ersten Freitag im Monat sind wir üblicherweise dabei. Alle unsere anderen Termine stehen auf unserer Homepage: www.tallbike-stuttgart.de.

Christoph „X-tof“ Hoyer



stadtmobil
carsharing

Ich habe immer
das passende
Begleitfahrzeug
für meine Touren.



www.stadtmobil-stuttgart.de

Die Fancy Women Bike Ride – Stuttgarts schickste Fahrraddemo

Die Fußgänger*innen in der Eberhardtstraße staunen nicht schlecht, als erst ein paar und dann immer mehr bunt gekleidete Radlerinnen winkend an ihnen vorbeifahren. Von der eleganten Dame mit Federboa und Sommerkleid über die Latzhosenträgerin mit Sonnenblumen im Fahrradkorb bis zu einem radelnden Krümelmonster ist alles zu sehen. Gut 120 Frauen sind am 19. September letzten Jahres bei der ersten Stuttgarter Fancy Women Bike Ride (FWBR) dabei – einer internationalen Fahrraddemo von und für Frauen, zeitgleich auf den Straßen von Izmir, Paris, Pforzheim und nun auch: Stuttgart!

Die Ausfahrt findet jedes Jahr anlässlich des World-Car-Free-Days in immer mehr Städten weltweit statt. 2021 waren 80.000 Frauen in über 150 Städten und rund 30 Ländern unterwegs. Ziel der Graswurzelbewegung ist einerseits, einen Anlass zu bieten, bei dem Frauen ihre Liebe zum Radfahren feiern können. Andererseits tritt sie dafür ein, dass die Rechte von Frauen gestärkt und Straßen und (Fahrrad-)Wege so verbessert werden, dass sich jede*r aufs Rad trauen kann. „Radfahren erweitert den Handlungsspielraum der Frauen und bietet ihnen mehr Freiheit im Alltag“, sagt Pinar Pinzuti, eine der beiden Gründerinnen und die Koordinatorin der FWBR. So ist die Fancy Women Bike Ride nicht nur ein Ansporn, öfter Rad zu fahren, sie ist auch ein Protest für mehr selbstbestimmte Mobilität von Frauen.

Der Termin für die nächste Fancy Women Bike Ride steht übrigens schon fest: Sonntag, der 18. September 2022. Mehr Infos gibt es auf Facebook und Instagram @fancywomenbikeridestuttgart und unter fancywomenbikeride.com. Wer Lust hat, bei der Organisation mitzumachen, kann sich unter fwbrstuttgart@posteo.de melden. Das Team freut sich auf dich!

Gesine Schleth

Unten:

Landtagspräsidentin Muhterem Aras begrüßt die Radlerinnen und verspricht: „Nächstes Jahr fahre ich mit!“

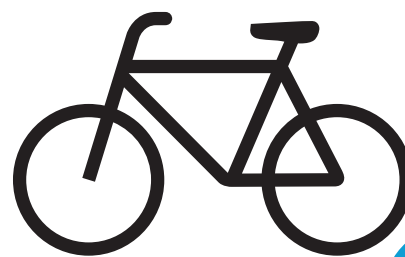
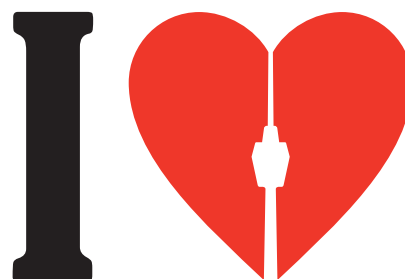
Foto: Matthias Engel, @stuttgart_radschick



Oben:

Mit Spaß und Style durch die Stadt.

Foto: Andreas Rosar, Fotoagentur-Stuttgart.de



JETZT ANMELDEN

9.- 29. MAI 2022
**STADTRADELN
STUTT GART**

#0711radelt

Weiter- und Up-Cycling: Fahrradphilosophie als Ich-AG

Den Laden findet eigentlich niemand, der nicht davon weiß: Zweileben Bikes. Es ist auch kein Laden im herkömmlichen Sinne, sondern eine Mischung aus Tempel, Warenlager und Gringotts (siehe Harry Potter). Christoph wandelt zwischen Dutzenden von Rahmen unterschiedlichster Bauart und Herkunft, sortiert kleine und große Schrauben mit deutschen oder englischen Gewinden oder sinniert schlicht über neue Projekte. Wenn aktiv, entstehen aus seiner Hand in überschaubarer Zeit neue fahrbare Kunstwerke, gelegentlich auch unter Beteiligung der Auftraggeber. Wer sich einmal hierher „verirrt“ hat, wird nicht glauben, dass ein ähnliches wuseliges Ambiente auch noch auf einem entlegenen Bauernhof auf einer vielfachen Fläche (oder Raumnahme wegen der Regale) existiert. Es ist

kein Fahrrad denkbar, das Christoph nicht bauen würde, aber die höchste Kunst ist die Restauration – aus alt mach neu, aus verkommen mach funktional und hübsch!

Wer diese außerordentliche Philosophie teilt – besonders wenn mit einem konkreten Auftrag im Kopf –, ist ein gern gesehener Gast. Schon um ein wenig zu fachsimpeln, denn der Arbeitstag bei einer „Ich-AG“ kann sich schon eintönig gestalten. Ich würde mir jedenfalls wünschen, dass noch mehr Stuttgarter*innen ihr Geld in „schöne“ Fahrräder investieren anstatt nur in besonders leichte, schnelle, modische oder elektrifizierte. Wo? In der Neckartalstraße 127 in Bad Cannstatt, gegenüber vom Mühlsteg.
Kontakt: preusslerstuttgart@web.de.

Matthias Pfaff

Warum es sich lohnt, ein altes Rad zu reparieren

von Gastautor Christoph Preussler

Radfahren ist schön. Außerdem hat jeder irgendwo ein Rad stehen. Was aber, wenn es kaputt ist? Lohnt sich eine Reparatur noch?

In der Republik gibt es (2019 geschätzt) 76 Millionen Fahrräder. Also ist davon auszugehen, dass jeder eigentlich ein Fahrrad hat. Das ist dann jedoch ein „altes“ Fahrrad. Und es kann sein, dass es diese oder jene Krankheit hat. Soll man das repara-

rieren? Oder besser ein neues kaufen? Pauschal lässt sich das nicht beantworten. Was sich jedoch bereits eingangs feststellen lässt: Wer sein Rad als Verbrauchs- oder Wegwerf-Artikel sieht, bleibt in der Regel bei seinem (nicht nachhaltigen) Verhalten: Er oder sie wirft es weg und kauft sich ein anderes oder auch ein neues. Alle anderen aber, die eine wie auch immer geartete Beziehung zu ihrem Drahtesel haben, sollten es (je nach Substanz des Rades) selbst reparieren oder reparieren lassen.

Kleine Beispielrechnung zum Thema Wegwerf-Rad und Gebrauchtes von privat kaufen: Ist man Laie, so ist man beim Kauf vom Zufall abhängig. Das Rad kann in gutem Zustand sein, oder aber mit – auch versteckten – Fehlern behaftet. In der Regel ist das ins Auge gefasste gebrauchte Rad von privat ähnlich verbraucht wie das, was ohnehin zuhause herumsteht. Als Erstes sind Schläuche und Reifen zu erneuern. Die Kosten für die Teile (die genannten Preise sind alle ohne Montage bzw. Werkstattkosten) liegen bei ca. 50 Euro. Auch die Bremsgummis sind Verschleißteile: ca. 20 Euro. Die Brems- und Schaltzüge sind häufig verrostet oder schwergängig. Nochmals ca. 20 Euro. Bis hierher belaufen sich die Preise für Teile auf ca. 90 bis 100 Euro. So viel müssen Sie zusätzlich ausgeben, wenn Sie sich auf ein neu angeschafftes gebrauchtes Rad verlassen wollen. Ein „altes“ gebrauchtes Rad beläuft sich in Kleinanzeigenmärkten auf 50 bis 100 Euro, mit den genannten Kosten sind wir bereits bei einer Summe von ca. 200 Euro. Und das ohne Werkstattkosten.



Links:

Christoph Preussler in seinem „Zweileben-Gringotts“.

Foto: Matthias Pfaff

Von langen Gesichtern und „richtigen“ Rädern

Die gelebte Wirklichkeit: Jede Woche kommen ca. zwei bis drei Menschen mit einem privat gekauften Rad zu uns, bei dem sie nach dem Kauf Defekte festgestellt haben. Meist ist das Gesicht ziemlich lang. Und nicht Wenigen rate ich, den Verkäufer anzusprechen und zur Rücknahme des Rades zu bewegen. Es macht also den Eindruck, dass man ohne ausreichende Expertise einen Gebrauchtrad-Kauf von privat nicht wagen sollte. Sondern: das eigene „alte“ Rad reparieren oder reparieren lassen. Was sind die Vor- und Nachteile und wo ist das finanzielle Ende der Fahnenstange?

Als Maßstab wollen wir ein neues Rad der Mittelklasse heranziehen. Neue Fahrräder gibt es schon ab 150 Euro. Die Qualität der verbauten Teile ist hier jedoch unterirdisch. Ein „richtiges“ Fahrrad kostet ca. 500 bis 800 Euro. Dies ist also die Marke, bis zu welcher es sich rein wirtschaftlich lohnt, ein altes Rad zu reparieren. Die Voraussetzung ist jedoch, dass das Rad eine solide Basis für eine Instandsetzung hat, d.h. dass es kein Billigrad ist. Wenig Sinn macht, ein Billig-Mountain-Bike instand zu setzen. Hier ist in der Regel alles kaputt. Das liegt, wie erwähnt, an der Qualität der einzelnen Teile.

Beispiel: die Kurbel, der Antrieb des Rades. Das ist das große Zahnrad vorne mit den beiden Pedalen. Ein Billigrad hat hier drei große Zahnräder, die aus billigem Blech gestanzt und miteinander vernietet sind. Der Einkaufspreis für so ein Teil liegt bei max. 10 Euro. Ein gutes Rad hat da zwei/drei Zahnräder, aus Aluminium oder Stahl hergestellt und verschraubt, sodass sich verbrauchte Zahnräder einzeln auswechseln lassen. So eine Kurbel kostet mindestens 60 Euro.

Diese Gegenüberstellung ließe sich beliebig weiterführen, würde aber den Umfang sprengen. Hier hilft nur die Begutachtung des Rades durch einen Fachmann. Der jedoch hat meist wenig Interesse, ein altes Rad wieder fahrtauglich zu machen. Weil er beim Verkauf eines neuen genauso viel oder mehr verdient, allerdings ohne den Aufwand. Hinzu kommt, dass der „normale“ Händler gar nicht mehr die dafür notwendigen Teile vorrätig hat, gerade dann, wenn es ältere Baumuster sind.

Spezialität: New Old Stock

Bei Zweileben Bikes ist das anders. Fast alles, was Sie vor etwa 30 bis 80 Jahren in einem Fahrradgeschäft hätten kaufen können, gibt es hier. Die wenigsten Teile sind gebraucht. Die meisten sind neu, d.h. ungebrauchte Teile, die vor vielen Jahren hergestellt wurden. Der Fachmann spricht hier von NOS: New Old Stock, also neuer Altbestand. Man findet hier z.B. ein neues Rädchen für den alten Dynamo von 1940. Oder neue Schutzbleche von 1960 – wenn die alten rostig sind.

Früher war alles besser? Diese Aussage ist natürlich Unsinn, aber mit Blick aufs Fahrrad kann man schon sagen: Die Nutzungsdauer war länger, das Rad hielt ein Leben lang. Weil ein Rad in Bezug auf das Einkommen teuer war, wurde es pfleglicher behandelt. Es erschien wertvoller. Was war noch besser? Das: die Haltbarkeit – eben ein Leben lang. Dies hat etwas mit Technik und Material zu tun. Der Fahrradrahmen war aus Stahl. Und

der ist, entgegen anderer Beteuerungen, haltbar. Es gibt kaum Rahmenbrüche. Stahl ist elastisch. Und die Technik? Die war einfacher und daher weniger anfällig. Eine Dreigang-Nabe – wie die Torpedo von Sachs – ist kaum kleinzukriegen. Natürlich hat sie nur drei Gänge. Da haben moderne Räder viel mehr. Am Berg ist eine alte Dreigang-Nabe kein Zuckerschlecken. Aber wie gesagt: Sie macht so gut wie nie schlapp. Und sie bedarf nicht ständiger Wartungsarbeiten, wie z.B. eine moderne Kettenschaltung mit zehn Ritzeln.

Bei Zweileben Bikes gibt es auch Oldtimer- und Vintage-Räder zum Kauf. Etwa klassische Rennräder. Die haben neue Edeltahlspeichen, polierte Felgen und neue Verschleißteile. Die Preise beginnen hier bei ca. 400 Euro. Die großen italienischen Marken wie Pinarello, Basso oder ähnliche Hersteller gehen dann auch mal bis 2.000 Euro. Ab und zu gibt es seltene Oldtimer-Räder. Und was nicht da ist, kann besorgt werden. In unserem Lager stehen ca. 500 unrestaurierte Räder – Tandems, Lastenräder, Kardanräder: alles dabei.

Ein altes Rad zu reparieren oder ein instandgesetztes Rad zu kaufen, wirkt der Wegwerf-Mentalität entgegen. Ein Rad wiederzuverwenden, ist ein nachhaltiger Umgang mit wertvollen Ressourcen. Gefragt ist hier nicht nur Gerede über umweltkonformes Verhalten, sondern praktisches Tun.



EINMAL IM MONAT SICHER DURCH STUTTGART!

**JEDEN 1. FREITAG
18:30 UHR AM FEUERSEE**
AUSSER IN PANDEMIEZEITEN.
AKTUELLE INFOS AUF FB, INSTA UND TWITTER.
BLEIB GESUND!

CRITICAL MASS STUTTGART



Übertragen der Daten von www.stuttgart-steigt-um.de...

Oben:

Die „Stuttgart-steigt-um“-Website informiert nicht nur, sondern fordert auch zum Mitmachen auf.

„Stuttgart-steigt-um“ – die Dachmarke nachhaltiger Mobilität in Stuttgart

2013 hat die Landeshauptstadt Stuttgart den Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ aufgestellt, um Antworten auf die Frage zu geben: „Wie kann Mobilität in Stuttgart verbessert, ausgebaut und nachhaltiger gestaltet werden?“ „Stuttgart-steigt-um“ wurde als Dachmarke für nachhaltige Mobilität in Stuttgart entwickelt und informiert seit 2016 gezielt über die eigene Website www.stuttgart-steigt-um.de zu allen Themen und Formen nachhaltiger Mobilität mit dem Ziel, die Bevölkerung, Unternehmen, Institutionen, Verbände und Vereine sowie öffentliche Einrichtungen in und außerhalb der Landeshauptstadt Stuttgart nachhaltig zu motivieren, ihr Mobilitätsverhalten zu hinterfragen, wie sie flexibler als bisher die unterschiedlichen Mobilitätsangebote in Stuttgart nutzen und kombinieren können. Die Website ist ein eigenständiger, zusätzlicher Informationskanal, der mit www.stuttgart.de verlinkt ist.

Welche Rolle spielt der Radverkehr auf „Stuttgart-steigt-um“?

„Stuttgart-steigt-um“ informiert über alle Mobilitätsarten, ohne den Fokus auf ein Verkehrsmittel explizit zu legen, da ein multimodaler Verkehrsmix die Menschen zu nachhaltiger Mobilität in Stuttgart einladen soll. Das Thema Radverkehr nimmt eine wichtige Rolle ein, da die Stadt Stuttgart auf diesem Gebiet sehr viel vorantreibt und das Fahrrad per se ein klimaneutrales Verkehrsmittel ist und damit zu mehr Nachhaltigkeit in Stuttgart beitragen kann. So berichtet „Stuttgart-steigt-um“ u.a. über das Fahr-

rad- und Pedelec-Verleihsystems RegioRadStuttgart. Mit den Förderprogrammen „E-Lastenräder für Stuttgarter Familien“ und der „E-Trike Förderung für mobilitätseingeschränkte Stuttgarter und Stuttgarterinnen“ setzt die Stadt Stuttgart weitere Anreize zum Wechsel auf umweltfreundliche Fortbewegungsmittel. Kampagnen und Nachrichten aus der Verwaltung werden hier ebenso publiziert (Bsp. Abstandskampagne „Miteinander läuft's besser“, neues Verkehrszeichen „Überholverbot von Fahrrädern und Krafträdern“, Radbericht 2021, Betriebliche Mobilität) wie auch aktuelle Beiträge von Personengruppen oder Unternehmen zum Radverkehr (Bsp. Projekt „radspaß“ des ADFC, Programm „flottes Gewerbe“ zur Förderung der gewerblichen Lastenradnutzung, Einladung zur PendlerRatD-Plus Studie, VVS-Radroutenplaner).

Jeder Leser und jede Leserin, die an nachhaltiger Mobilität in und um Stuttgart interessiert ist und etwas für eine lebenswerte Stadt tun will, soll sich auf der Seite von „Stuttgart-steigt-um“ wiederfinden, Anregungen erhalten und wird eingeladen, aktiv an uns heranzutreten. Nehmen Sie gerne Kontakt mit uns auf, wenn wir auf „Stuttgart-steigt-um“ zu Ihren Themen nachhaltiger Mobilität berichten sollen. Sie erreichen uns über: info@stuttgart-steigt-um.de.

Alexandra Zeibig,
Referat Strategische Planung und Nachhaltige Mobilität der
Stadt Stuttgart

Fotos: Stadt Stuttgart



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

HEINZ BLASCHKE
GRABMALE UND STEINWERK
Vormals Clappier • Gründungsmitglied des HGv seit 1891


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

**FAHRRADINFRASTRUKTUR
IN HEIMISCHEM NATURSTEIN**
für Privat und Gewerbe,
individuell gestaltet

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

Formwilde
Granitplatten,
verschiedene
Größen

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


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


naturwerkstein


 Fahrradfreundlicher
Betrieb mit sicheren
Stellplätzen

www.blaschke-steinmetz.de • www.blaschke-grabmale.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 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),
Gesine Schleth, Paul-Werner Schreiner,
Sabine Weissinger, Tobias Willerdig u. a.

Layout: Simona von Werder

Redaktionsschluss für den Frühjahrs-
RadRundbrief 2023 ist am 10. Januar.

Druck: Druckhaus Stil + Find, Leutenbach-
Nellmersbach

Auflage: 2500 Stück

INFO

Fahrradbüro und Selbsthilfwerk- statt 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 unse-
ren Newsletter – dann seid Ihr immer auf dem Lau-
fenden 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

miteinander läuft's besser




Rad nimmt Rücksicht!

stuttgart.de/miteinander

STUTTGART





Mit dem neuen
Radroutenplaner
durch die Region.



Bus, Bahn und Fahrrad
clever kombinieren.

FÜR FREIZEITRADLER UND PENDLER: Schnell und bequem
die beste Verbindung für die täglichen Routen in Echtzeit finden.

→ vvs.de