

Stuttgarter RadRundbrief

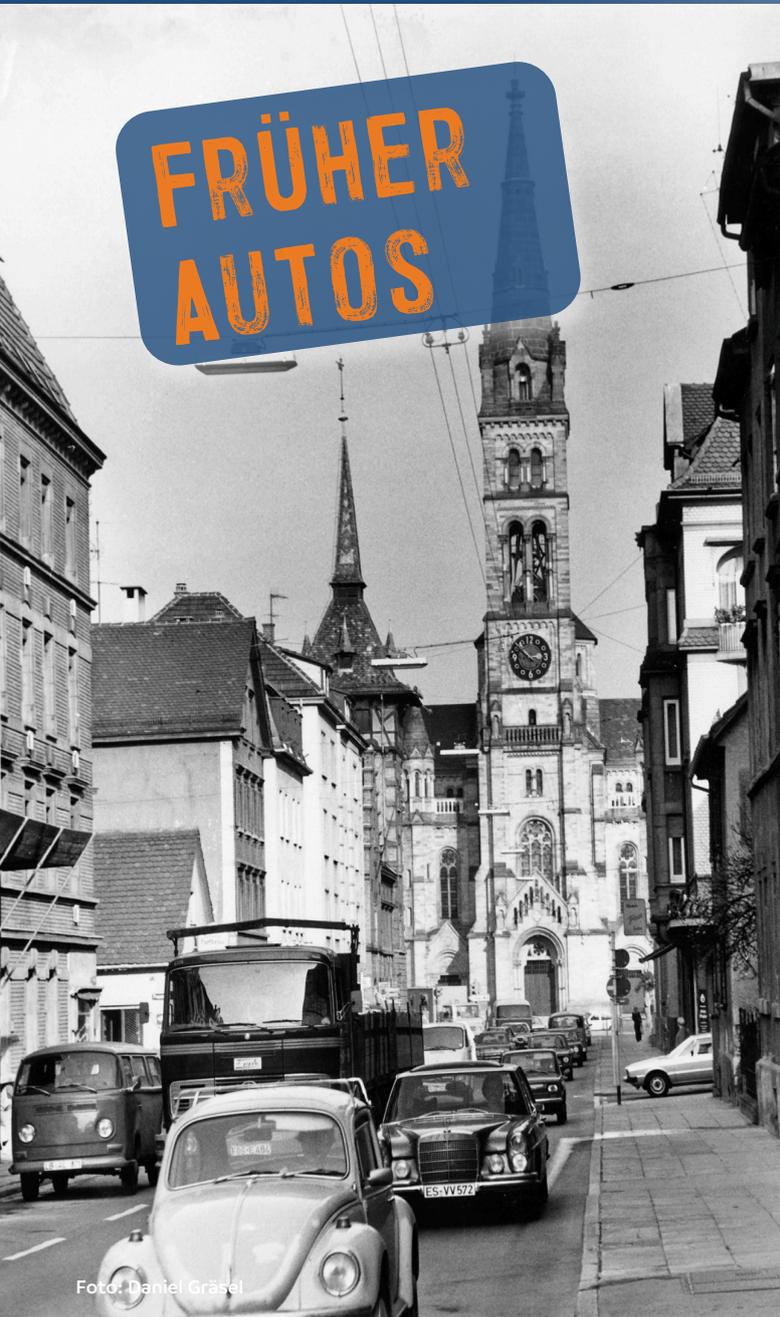


Foto: Daniel Gräsel

ADFC Stuttgart:

Rückblick auf 40 Jahre

Fahrradfahren in Stuttgart:

Ein historischer Streifzug



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

40 Jahre
ADFC

miteinander läuftts besser

Rücksicht nehmen und aufeinander achten –
darauf macht die Stuttgarter Kampagne **Miteinander
läuftts besser** aufmerksam.

Infos und Regeln für ein gutes Miteinander, Sicherheits-
trainings mit Pedelecs oder Forschungsprojekte zum
gesetzlichen Überholabstand. Gemeinsam wollen wir,
dass alle entspannt und sicher an ihr Ziel kommen.

Der ADFC ist dabei ein verlässlicher und kooperativer
Partner – denn miteinander läuftts besser!



STUTTGART



INHALT

STUTTGART



- 4 **Rückblick 2022 und erstes Halbjahr 2023: Was hat sich in Sachen Radverkehr getan?**
- 7 **Abschied Éva Ádám**
- 8 **E Klima 2022 – Das neue Regelwerk**
- 9 **Ausstellung „Das Fahrrad Kultobjekt – Designobjekt“**
- 10 **40 Jahre ADFC Stuttgart**
- 13 **Mit dem OB auf Tour**

TOUREN



- 14 **Fahrradfahren in Stuttgart – ein historischer Streifzug**
- 17 **Dreiländerreport – Tour „Belchen & Bällchen“**

VERMISCHTES

- 19 **Fördermitglieder/ Impressum**

Liebe Mitglieder,

dieses Jahr ist der ADFC Stuttgart 40 Jahre alt geworden, was wir mit einem Festakt im Merlin gefeiert haben! Wir freuen uns, dass auch viele Gäste aus der Stuttgarter Stadtgesellschaft und der Politik unserer Einladung gefolgt sind. Im Rahmen dieses Festaktes hat unser Ehrenvorsitzender Cornelius Gruner einen spannenden Vortrag über die letzten 40 Jahre ADFC Stuttgart gehalten, den Ihr ab Seite 10 nachlesen könnt.

In den vergangenen 40 Jahren ist in Stuttgart einiges passiert, wie man schon auf dem Titelbild sehen kann. Die Möhringer Straße war früher eine riesige Bundesstraße, drei Spuren für eine Richtung, mit Massen an Autoverkehr. Ein Symbol der städtebaulichen und verkehrsplanerischen Fehlleistungen in Stuttgart. Jetzt ist sie eine Fahrradstraße und Teil der Hauptradroutenroute 1, der wichtigsten Fahrradrouten in Stuttgart. Hier gilt jetzt Vorfahrt für Rad- und dank der Gehwegüberfahrten auch für den Fußverkehr! Ein großer Fortschritt, von dem wir in Zukunft noch viel mehr sehen werden.

Die Dinge verändern sich. Dies gilt auch für den Radrundbrief, denn diese Jubiläumsausgabe ist der letzte gedruckte Radrundbrief des ADFC Stuttgart. In Zukunft findet Ihr unsere Themen und Neuigkeiten weiterhin im Jahresprogramm sowie auf unserer Webseite unter stuttgart.adfc.de, wo in Zukunft regelmäßiger Artikel erscheinen werden.

Zum Schluss möchte ich die Gelegenheit nutzen, mich im Namen des Vorstands bei allen Leuten zu bedanken, die sich beim ADFC Stuttgart in den letzten 40 Jahren engagiert haben – und natürlich auch bei denen, die es weiterhin tun. Ein Verein lebt vom Engagement seiner Mitglieder: Ohne Euer Engagement wäre dies alles nicht möglich gewesen!

Viel Freude beim Lesen, Zurück- und Nach vorne-Blicken wünscht Euch

Tobias Willerding



Neu! M&M Bikes. Deine Fahrradwerkstatt in Bad Cannstatt, Hofener Straße 140. An-/Verkauf von gebrauchten E-Bikes. 0152-22646211, mmbikes.de

Rückblick 2022 und erstes Halbjahr 2023:

Was hat sich in Sachen Radverkehr getan?



Im zeitigen Frühjahr 2022 wurde der Weg entlang der Kläranlage bei Mühlhausen saniert. Die damalige Umleitung ergab ein ziemliches Drama, da der Weg an der anderen Neckarseite gleich mit unbrauchbar gemacht wurde; die Stadt Fellbach hatte Angst, es würden zu viele Radfahrer*innen die Kröten gefährden, und hat mehrere provisorische Drängelgitter aufgestellt.

Die Tübinger Straße in S-Süd wurde türkis gefärbt. Dazu gab es kleinere Änderungen in Kolbstraße und Cottastraße bezüglich Aufstellflächen.

Der schon lange geplante Schutzstreifen Neue Weinsteige (S-Süd, Olgastraße bis Etzelstraße) wurde umgesetzt – vielleicht bis auf Weiteres der letzte in Stuttgart. Zudem wurde ein Ampeldrucker für Radfahrer*innen angebracht, die von der Etzelstraße her kommen und sich nun per Fußgängerampel den Weg freischalten können.

Kampagne „Rad nimmt Rücksicht“: Sie war sehr umstritten, da viele Radfahrer*innen unter der ständigen Rücksichtslosigkeit vieler Autofahrer*innen leiden und oft durch städtische Anordnungen dazu gezwungen werden, sich die Wege mit dem Fußverkehr zu teilen. Dennoch ist es natürlich wichtig, dass Radfahrer*innen Rücksicht auf Fußgänger*innen nehmen.

Die seit Jahrzehnten geforderte Sperrung der Wilhelmsbrücke in Bad Cannstatt für Kfz wurde endlich Wirklichkeit. Kurz danach wurde bekannt, dass die benachbarte Rosensteinbrücke baufällig ist, so dass auch diese für Kfz und leider auch für die Stadtbahn gesperrt werden musste. Doch auch die Wilhelmsbrücke ist baufällig. Daher gab es dort weitere Veränderungen: Die Fahrbahn wurde verschmälert und einer der beiden Gehwege gesperrt.

In der Pragstraße (Bad Cannstatt) wurden Pop-up-Radstreifen eingerichtet. Der Streifen bergauf von der Rosensteinbrücke bis zur Haldenstraße ist durchaus brauchbar. Der Streifen bergab beginnt allerdings im Nichts, da der frühere Radweg ab Löwentor aktuell nicht als solcher beschildert oder anderweitig erkennbar gemacht ist.

In einem Teil der Wiesbadener Straße (Bad Cannstatt) wurde eine Fahrradstraße eingerichtet.



Von oben nach unten rechts:

Mühlhausen: Der sanierte Weg an der Kläranlage.

Viel Farbe in der Tübinger Straße.

Schutzstreifen in der (unteren) Neuen Weinsteige.

Endlich ohne Kfz: die Wilhelmsbrücke.

Radfahrstreifen in der Pragstraße.

Umstrittene Kampagne: „Rad nimmt Rücksicht“.

Neue Fahrradstraße: Wiesbadener Straße.



An der Hauptradroute 2 S-Ost–Wangen–Hedelfingen wurde das Teilstück zwischen dem Wangener Bezirksrathaus und dem neuen Kreisverkehr bei den Otto-Konz-Brücken fertiggestellt. Anstatt eine Radverkehrsanlage herzustellen, wurde aber Tempo 30 angeordnet, zudem gibt es einen Sicherheitstrennstreifen zu den parkenden Autos und „Sharrows“ – also Fahrradpiktogramme – in der Fahrbahnmittte.

In Weilimdorf wurde 2022 im Zuge der RadNETZ-BW-Route nach Ditzingen ein Ampelüberweg über die Hemminger Straße markiert, aber die eigentliche Ampel wurde erst Anfang 2023 installiert. Zwischenzeitlich war die Querungsstelle ersatzlos abgesperrt.

Im Schwabtunnel (S-West/S-Süd) wurde als Interimslösung ein Radfahrer-Überholverbot angeordnet.

Das Glanzlicht des Jahres 2022 waren natürlich die langersehnten Radfahrstreifen in Kaltental, jetzt in ordentlicher Breite, wofür etliche Kfz-Stellplätze umgewidmet wurden. Vorher war man als Radfahrer*in auf dem Schutzstreifen von rechts durch die Autotüren und von links durch zu dicht überholenden Kfz-Verkehr gefährdet. Auch das zwischenzeitlich eingerichtete Radfahrer-Überholverbot änderte daran nur wenig.

In der Türlenstraße wurde eine Abbiegespur für Radfahrer*innen geradeaus und links zwischen Kfz-Fahrbahnen eingerichtet. Dies wird oft kritisiert, da man dann rechts und links gleichzeitig überholt werden kann. Hier ist der Streifen allerdings relativ breit, so dass es nicht so schlimm ist wie an anderen „Fahrradweichen“. Insgesamt ist es jedenfalls deutlich besser als vorher mit dem Fahrradverbot. Die Führung in Gegenrichtung ist noch unklar – hier ist eine Radverkehrsführung mindestens ebenso wichtig.

Die Pop-up-Radstreifen aus dem Coronajahr 2020 in der Holzgartenstraße wurden 2022 verstetigt, also neu und in weiß markiert, im Gegensatz zu denen in der „Theo“, die bereits im Herbst 2020 wieder verschwanden.

Die Zahnradbahn („Zacke“) erhielt neue Fahrzeuge, die auch mit einem größeren Vorstellwagen für die Fahrradmitnahme ausgestattet sind. Dies war sehr wichtig, da die Nachfrage oft größer war als das bisherige Angebot. Plätze im Inneren gibt es aber nach wie vor nicht, so dass die Radmitnahme weiterhin nur bergauf (im Sichtfeld des Fahrers) und nur für die Gesamtstrecke möglich ist.

Im Zusammenhang mit dem Kreisverkehr am Seeblickweg (Neugereut) wurde in der Benzenäckerstraße ein Stück Radfahrstreifen eingerichtet.

Am Interimsweg am Leuze wurde die große Schleife durch einen kürzeren Weg ersetzt. Inzwischen wird auch daran gearbeitet, die frühere Führung unter dem Rosensteinsteg wieder herzustellen.



Von oben nach unten links:

Hedelfinger Straße, Wangen: weiterhin Mischverkehr, aber mit 30 und Markierungen.

Hemminger Straße: Neue Fußgängerampel in der Hemminger Straße.

Schwabtunnel: Radfahrer-Überholverbot im Schwabtunnel.

Kaltental: Ganz anders als vorher – der neue Radfahrstreifen in Kaltental.

Türlenstraße: Abbiegespur in der Türlenstraße.

Holzgartenstraße: Jetzt nicht mehr „pop-up“ sondern dauerhaft – Radfahrstreifen in der Holzgartenstraße.

Neue Zacke: Der neue Vorstellwagen der Zahnradbahn.

Radfahrstreifen in der Benzenäckerstraße.

Wieder im Bau: Radweg unter dem Rosensteinsteg.





Die Bahn-Unterführung am Imweg (Obertürkheim) wurde fertiggestellt, aber erst etliche Monate später freigegeben. Kurz nach Fertigstellung hatte es noch geheißen, dass hierfür nur noch Formalitäten nötig seien.

In der Oswald-Hesse-Straße (Feuerbach) wurde der Belag saniert und danach der schmale Schutzstreifen (Mindestmaß 1,25 m statt wenigstens Regelmaß 1,50 m) wieder so hergestellt, wie er vorher war. Ähnlich in der Robert-Koch-Straße in Vaihingen nahe der Hauptstraße – hier besteht weiter ein Radfahrstreifen, der mit 1,53 m deutlich zu schmal ist (ERA-Regelmaß: 1,85 m; die Stadt hatte zu gesagt, künftig möglichst nicht unter 2 m zu markieren).

An der Kreuzung Rüdigerstraße / Heidestraße wurden nach einem tödlichen Unfall neben Markierungen einige Schwellen angebracht, mit der Absicht, dass entlang der Heidestraße nicht mehr geradewegs durchgerast werden kann.

In der Möhringer Straße wurde eine Fahrradstraße eingerichtet. Es geht um den Abschnitt ab Tannenstraße bis zum Überweg Böheimstraße. Sie ist gegenüber den kleinen Nebensträßchen vorfahrtsberechtigter, was auch baulich verdeutlicht wurde. Unverständlich ist allerdings, dass der Gehweg vor Haus Adlerstraße 16 sehr schmal gebaut wurde.

Der Ausbau des Gehwegs an der Neuen Weinsteige (der dann, wenn er fertig ist, für Radfahrer*innen bergauf freigegeben werden soll) ging und geht weiter, aber es fehlt noch ein Teil der Strecke (insgesamt Hohenheimer Straße bis Altenbergstaffel). Ein nicht gelungenes Detail sind die Standorte der Schilderpfosten an den Parkbuchten.

An der Breitscheidstraße wurde der Abschnitt bei der AOK umgestaltet, er ist jetzt autofrei. Allerdings besteht am Abzweig Silcherstraße eine Gefahrenstelle, da bergab fahrend die Autos, die von dort kommen, erst extrem spät zu sehen sind. Hier sollte dringend die Vorfahrt zugunsten der Radfahrer*innen geändert werden. Es ist ohnehin unverständlich, weshalb die Ecke so umgebaut wurde, dass die Hauptradroute Nachrang hat. Auch am anderen Ende des Abschnitts wurde lieblos geplant, sonst würde der Ampelpfosten nicht so ungeschickt zwischen den Sperrpfosten stehen.

Der Zahntweg zwischen Schloss Rosenstein und Wilhelma wurde wieder hergestellt, allerdings noch steiler als zuvor. Am unteren Ende steht ein Drängelgitter, welches vermutlich die Radfahrer*innen daran hindern soll, zu schnell auf den Überweg zuzufahren. Dafür gibt es aber andere Mittel. Solche Einbauten werden leicht selbst zur Gefahr und gehören daher komplett abgeschafft.

Frank Zühlke

Von oben nach unten Mitte:

Neue Unterführung beim Imweg.

Wieder markiert, schmal wie zuvor: Schutzstreifen in der Oswald-Hesse-Straße.

... Radfahrstreifen in der Robert-Koch-Straße.

Schwellen an der Ecke Heidestraße/Rüdigerstraße – noch unzureichend.

Möhringer Straße: neue Fahrradstraße.

Möhringer Straße: Warum wurde hier der Gehweg so schmal gebaut?

Neu ausgebauter Gehweg an der Neuen Weinsteige.

Von oben rechts nach unten:

Unübersichtlich: Ecke Breitscheidstraße/Silcherstraße.

Breitscheidstraße/Seidenstraße: Die Pfosten hätte man besser setzen können.

Drängelgitter am wiedereröffneten Zahntweg.

Fotos: Frank Zühlke





Gemeinsame Pressemitteilung

ADFC Kreisverband Stuttgart
VCD Kreisverband Stuttgart

Zweirat Stuttgart
Naturfreunde Radgruppe Stuttgart

Stuttgarts Fahrradinitiativen bedauern den Weggang der Radverkehrsbeauftragten

Die „sachkundigen Einwohner*innen für den Radverkehr“ sitzen als Vertreter*innen der Stuttgarter Radfahrerinnen und Radfahrer im Unterausschuss Mobilität des Stuttgarter Gemeinderats. Sie bedauern es sehr, dass Éva Ádám ihre Stelle als Radverkehrsbeauftragte gekündigt hat und Stuttgart Anfang Juli verlässt.

Tobias Willerding, Vorsitzender des ADFC Stuttgart, meint: „Mit Éva Ádám verliert Stuttgart eine kompetente und engagierte Mitarbeiterin, die immer ein offenes Ohr für die Belange der Radfahrenden in Stuttgart hatte.“

Christina Müller vom Zweirat Stuttgart ergänzt: „Mit einer einfachen Neubesetzung ist es nicht getan. Es muss sich etwas an den Strukturen ändern. Stuttgart braucht eine Radverkehrsbeauftragte/einen Radverkehrsbeauftragten mit einem Team, das ämterübergreifend Einfluss auf die Verkehrspolitik nehmen kann.“

Ulrich Heck vom VCD Stuttgart dazu: „Stuttgart will bis 2035 klimaneutral werden. Dabei soll der motorisierte Verkehr auch auf den Rad- und Fußverkehr verlagert werden. Dies wird nie gelingen, wenn es nicht möglich ist, Fahrstreifen vom motorisierten Individualverkehr für den Radverkehr zur Verfügung zu stellen. Dazu ist eine

engagierte Radverkehrsgestaltung innerhalb der Stadtverwaltung zwingend erforderlich.“

Peter Pipiorke von der Naturfreunde Radgruppe Stuttgart betont: "Die zögerliche Abarbeitung dringender Radverkehrsprojekte durch die Stadtverwaltung – trotz den Beschlüssen des Gemeinderates anlässlich des Radentscheids – muss endlich überwunden werden."

Die sachkundigen Einwohner*innen für den Radverkehr haben sich am Dienstag von Éva Ádám verabschiedet und sich für ihr unermüdliches Engagement bedankt. Sie wünschen ihr alles Gute für ihre berufliche Zukunft.

Tobias Willerding, Vorsitzender ADFC Stuttgart
Ulrich Heck, Vorsitzender VCD Stuttgart
Christina Müller, Zweirat Stuttgart
Peter Pipiorke, Naturfreunde Radgruppe Stuttgart
Frank Zühlke, Radforum Stuttgart
Jörg Dittmann, VCD Stuttgart
Maike Reisle, Zweirat Stuttgart
Benjamin Feller, Zweirat Stuttgart
Friederike Votteler, Naturfreunde Radgruppe Stuttgart
Cornelius Gruner, ADFC Stuttgart

Von links nach rechts:

Frank Zühlke (ADFC), Friederike Votteler, Peter Pipiorke (Naturfreunde Radgruppe), Christina Müller (Zweirat), Éva Ádám, Cornelius Gruner (ADFC), Ulrich Heck (VCD), Tobias Willerding (ADFC)



E Klima 2022 – Das neue Regelwerk



Oben:

Möhringer Straße: neu markiert, aber zu geringer Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Autos.

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) erstellt die technischen Regelwerke, nach denen sich die Verkehrsplaner richten. Die Werke heißen zum Beispiel „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt) oder „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA). Darin ist zum Beispiel festgelegt, wie breit Fahrbahnen oder Radwege sein sollen oder wie Kreisverkehre auszusehen haben. Nun hat die FGSV ein neues Regelwerk herausgegeben: „E Klima“ – Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele. Es kann ausnahmsweise frei im Internet heruntergeladen werden.

Zu finden ist es unter www.fgsv-verlag.de/e-klima-2022.

Es ist kein komplettes Regelwerk wie RASt oder ERA, sondern es beschreibt Veränderungen, die in den Regelwerken vorgesehen sind. Diese sind ab sofort anzuwenden und nicht etwa erst, nachdem diese Regelwerke überarbeitet wurden. Es besteht aus dem eigentlichen Werk „E Klima“, in dem der Handlungsbedarf aufgezeigt und die Maßnahmenfelder sehr grob skizziert werden, und zusätzlichen „Steckbriefen“, in denen die Änderungen der einzelnen Regelwerke etwas konkreter genannt werden.

Breiter ist besser

Für den Radverkehr beinhalten die Neuerungen vor allem, dass die bisherigen Mindestmaße nicht mehr angewendet werden sollen und die bisherigen Regemaße als neue Mindestmaße anzusehen sind. Es soll überdies „möglichst breiter“ gebaut bzw. markiert werden. Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Autos müssen bei allen Arten der Radverkehrsführung mindestens 0,75 m breit sein. Das ist übrigens so formuliert: „Wenn ruhender Verkehr nicht zu vermeiden ist, ...“. Das heißt im Klartext: Auf die Stellplätze soll möglichst verzichtet werden. Klar ist damit, dass die Radfahrstreifen in der Stresemannstraße heute nicht mehr so markiert werden dürften, wie vor wenigen Jahren geschehen und oft kritisiert. Unverständlich ist, dass auch in Stuttgarts jüngster Fahrradstraße – der Möhringer Straße – der hellblaue Beistrich nur ca. 50 cm neben dem Parkierungsrand verläuft. Übrigens sollte auch im Mischverkehr ein solcher Sicherheitstrennstreifen markiert werden. Das gibt es in Wangen in dem umgestalteten Teil der Hedelfinger Straße, in der erforderlichen Breite allerdings nur stadtauswärts.

An Engstellen sind Radverkehrsführungen zu priorisieren und bei Bedarf Einschränkungen für den Kfz-Verkehr umzusetzen. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sollten reduziert werden, wenn rechtlich möglich. An Lücken des Radverkehrsnetzes sind schnell umsetzbare Maßnahmen anzustreben. Geschützte Radfahrstreifen, die zum Beispiel in Berlin mittlerweile oft eingesetzt werden, sind dabei aber nicht explizit genannt.

Pull oder Push? Gerne beides!

Maßnahmen zur Verbesserung des Rad- und Fußverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs (ÖV) werden als „Pull“-Maßnahmen bezeichnet. „Push“-Maßnahmen, die den motorisierten Individualverkehr (MIV, insbesondere mit Verbrennungsmotor) einschränken, sind aber weit wirksamer, was den Klimaschutz betrifft. Im Idealfall findet beides gleichzeitig statt: Zum einen sollte der Raum, der MIV genommen wird, ja sinnvoll genutzt werden, zum anderen geht es auch darum, die Mobilität als solche zu erhalten. Die umsteigewillige Autofahrer*in sollte schließlich auch eine geeignete Alternative vorfinden.

Ein Handlungsfeld sind dabei auch die Grünzeiten an Ampelanlagen (LSA), die sich in der Regel daraus ergeben, wie die prognostizierten bzw. tatsächlichen Verkehrsmengen mit einer definierten Qualität abgewickelt werden können. Im Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, kurz: HBS, sind dazu Qualitätsstufen von A bis F beschrieben. Dabei geht es um einzelne Kreuzungen, aber auch um ganze Netzabschnitte. Gemäß E Klima soll für den Kfz-Verkehr nun maximal Stufe D angestrebt werden – durch frühere Erlasse des Bundes und des Landes war Stufe D bereits als Zielwert vorzusehen. Für den Fuß- und Radverkehr sollen hingegen Stufe A bis C und für den ÖV Stufe A bis B angestrebt werden. Das heißt, der Umweltverbund soll dem MIV nicht nur gleichgestellt werden, wie in der Vergangenheit oft gefordert (da war man wohl zu bescheiden), sondern er ist klar zu bevorzugen!

Eine Qualitätsstufe für den MIV von E oder F ist übrigens als Push-Maßnahme vertretbar, zumal diese ja nur vorübergehend ist, bis der gewünschte Effekt von weniger Kfz eintritt. Insgesamt sollen bei der Prognose der Verkehrsmengen solche Effekte berücksichtigt werden – statt wie heute oft üblich davon auszugehen, dass sich der Kfz-Verkehr allenfalls auf andere Straßen verlagern würde. Und umgekehrt soll beim Ausbau oder Neubau von Straßen oder gar Autobahnen auch der „induzierte“ Verkehr berücksichtigt werden. Das sind die Wegstrecken, die zusätzlich gefahren werden, weil man schneller vorankommt als zuvor.

Jetzt ist es wichtig, dass die neuen E-Klima-Regelungen auch konsequent angewendet werden – nicht nur bei Neuplanungen, sondern auch dann, wenn eine ältere Planung nun umgesetzt werden soll. Und darauf müssen wir an vielen Stellen hinweisen! Schließlich gelten sie jetzt als Stand der Technik.

Frank Zühlke



Links:

Hedelfinger Straße: Auch an Straßen mit Mischverkehr ist ein Sicherheitstrennstreifen sinnvoll.

Kurz vor Redaktionsschluss veröffentlichte die AGFK-BW (Arbeitsgemeinschaft fahrrad- und fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg) eine schöne Zusammenfassung über E Klima 2022.

Link: www.agfk-bw.de/fileadmin/user_upload/AGFK-Faktenblatt_E_Klima.pdf

Das sieht doch geil aus, oder?

Ausstellung „Das Fahrrad: Kultobjekt – Designobjekt“, zu sehen bis zum 22. September 2024 in München.

Der Mensch, der ist ein Augentier. So geht's mir, und so geht's dir. Also guckst du: Fahrräder in der Pinakothek der Moderne, München. Muss man im Museum immer was lernen? Nein, muss man nicht. Man kann auch einfach hingehen und die Dinge auf sich wirken lassen. Und das funktioniert ganz gut in dieser Ausstellung, bei der es primär um das Design der Räder geht und nicht um einen geschichtlichen Abriss technologischer Kinkerlitzchen. Davon hatten wir genug zum Drais'schen Jubiläum (das war 2017, als ein 200 Jahre zuvor von Karl Drais erfundenes Laufrad und damit die Geburtsstunde des Fahrrads gefeiert wurde). Und leider müssen wir, um Neues zu sehen, nach München fahren statt nach Neckarsulm ins Zweiradmuseum. Aber das ist eine andere Geschichte.



Oben:

Straßenrennrad, 1989, Entwurf: Togashi Engineering, Foto: Die Neue Sammlung/Kai Mewes

Was wir in München sehen, ist: geile Fahrmaschinen, die einen Haben-Wollen-Reflex auslösen. Allein durch ihr teils futuristisches Aussehen. Allen voran der rote Renner von Togashi, dessen unzweifelhaft ästhetische Linien ihn auf den Titel des Ausstellungskatalogs gehievt haben. Ja, es war teuer, ja, es ist ein Carbon-Rad, ja, man muss es nicht haben, aber: Wir stehen davor und begaffen es. Das Layout des Rahmens ist überraschend und auch ohne Fahrer scheint es nach vorne zu streben.

Ein seltsames Ding, das Liegerad von Paul Jaray, genannt das J-Rad. Wir sehen uns den Antrieb an. Es gibt keine Kurbel, die man tritt. Sondern zwei Trethebel. Bahnbrechende Innovation oder komische Tüftelei? Wir wissen es nicht. Immerhin mit Bezug zu „The Länd“, hergestellt in den Hesperus-Werken Stuttgart-Bad Cannstatt, und das um 1920.



Oben:

Moulton-Faltrad AM 7, 1983, Entwurf: Alex Moulton, Foto: Die Neue Sammlung/Kai Mewes

Das Moulton-Faltrad von 1983. Kaum zu glauben, dass es sich zusammenklappen lässt. Erinnert wenig an ein Fahrrad, eher an eine Brückenkonstruktion. Entworfen von Alex Moulton. Heute noch erhältlich, für 7.000 Euro, neu. Teuer, ja, wissen wir. Aber wir sind ja zum Gucken gekommen. Also guckst du.

Christoph Preussler

Die Ausstellung läuft noch bis 22. September 2024. Zu sehen gibt es 70 Fahrräder von gestern bis heute. Eintritt 10 Euro. Montags zu, sonntags billiger. Der Katalog mit eindrucksvollen Abbildungen kostet 35 Euro. Kaufst du.



Oben:

Liegerad J-Rad, 1919, Entwurf: Paul Jaray, Foto: Die Neue Sammlung/Kai Mewes

5% Preisnachlass
für alle ADFC - Mitglieder *

WALZ OHG

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

*ausgenommen reduzierte Ware, Bücher und Zeitschriften

40 Jahre ADFC Stuttgart

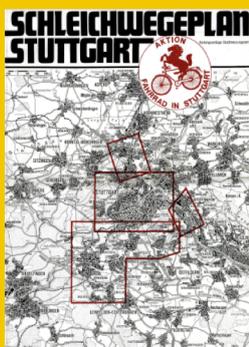
... und kein bisschen leise



Angeblich wird der Schwabe erst mit 40 „gscheid“ – der ADFC Stuttgart war dies schon bei seiner Gründung. Aus der Taufe gehoben haben den ADFC Stuttgart Mitglieder der Bürgerinitiative „Aktion Fahrrad in Stuttgart“ – kurz AFiS – im April 1983.

Schleichwegeplan und Goldene Felgenbremse

Die AFiS konnte schon auf eine mehrjährige Tradition zurückblicken und auch einige Erfolge verbuchen. So ist der Vorstellungswagen der Zacke auf sie zurückzuführen und Stuttgarts erster Fahrradstadtplan, der legendäre Schleichwegeplan, stammt von ihr. Einiges hat der ADFC Stuttgart übernommen – z. B. die Demokultur, manches aber auch nicht. So wurde die damals schon zögerliche Umsetzung von Radinfrastruktur schon mal mit der goldenen (Tiefbauamt) und silbernen (Straßenverkehrsbehörde) Felgenbremse „belohnt“. Eigentlich müssten wir die Tradition wieder aufleben lassen – in Form von Bremsscheiben, die man dann wie einen Orden um den Hals hängen kann. Empfänger gäbe es reichlich.



Radverkehr am Runden Tisch

Schon die AFiS traf sich regelmäßig mit den für Radverkehr zuständigen Stellen der Stadtverwaltung. Dies wurde

nahtlos fortgesetzt. Vor fünf Jahren gab es hierfür ein neues Format: die „Sachkundigen Einwohner*innen“ mit drei verschiedenen Arbeitsgruppen, auch andere Radinitiativen und -verbände sind eingebunden.

Menschen machen Fahrradclub

Als sich die AFiS 1984 auflöste, gingen Material, ein bisschen Geld und vor allem einige sehr engagierte Mitstreiter*innen zum ADFC Stuttgart über. Anfangs waren wir ein durchaus überschaubarer Haufen – man kannte fast jede*n, die Engagierten waren nicht nur im Verein, sondern häufig auch privat miteinander verbunden. Heute, mit über 2.500 Mitgliedern allein in Stuttgart, ist das gar nicht mehr vorstellbar.

Jahrelang traf man sich zum Planungswochenende im Naturfreundehaus in Aidlingen. Es wurde zusammen gekocht, gegessen und getrunken, nächtelang durchgespielt und ab und zu überlegt, was man alles im kommenden Jahr angehen will. Leider wurde im Lauf der Zeit aus dem Wochenende erst ein Tag, dann ein halber Tag und inzwischen eine „Sondersitzung“. Persönliches und Spaß und Spiel bleiben da leider auf der Strecke. Corona tat ein Übriges dazu.

Gemeinsam auf Tour

Während die AFiS sich vor allem auf die Verkehrspolitik konzentriert hatte, war der ADFC sehr schnell breiter aufgestellt. Bereits 1985 kam unser erstes Tourenprogramm heraus. Ein breites Angebot für alle: von „Schneckentouren“ (geeignet für mitradelnde Kinder – @Kidical Mass) bis „lang und schnell“ (aus der damaligen Tourbeschreibung: „Null Bock hat hier keine Chance, Test an der Hasenbergsteige vorbehalten“). Unter diese Kategorie fiel natürlich auch unser seit 1986 bis heute angebotene „Stuttgart Alpin Grande“ (ca. 2.000 Höhenmeter auf 100 Kilometer fast nur auf dem Stadtgebiet – das kann nur Stuttgart bieten).



RADSPORT MAYER

— DIE KOMPETENZ IN STUTTGART —

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

www.radsport-mayer.de



Oben:

Fahrradwerkstatt

Hilfe und Rat rund ums Rad

In einer Hinterhofgarage öffneten wir 1984 bis 1986 die erste ADFC-Selbsthilfwerkstatt. Nach längerer Pause gab es 1995 den zweiten Anlauf im Jugendhaus Heslach. Seit 2000 ist die Selbsthilfwerkstatt im Umweltzentrum untergebracht, wo inzwischen auch unser Fahrradbüro untergebracht ist. Das ADFC-Fahrradbüro war ein großer Schritt für die damals erst fünf Jahre alte Ortsgruppe: Bei seiner Eröffnung am 25. Mai 1988 war es eines der ersten Fahrradbüros bundesweit und wir waren mächtig stolz, das in der Autostadt Stuttgart hinbekommen zu haben. Wir haben ein Beratungskomplettangebot rund ums Rad verwirklicht, anfangs rein ehrenamtlich: von Radverkehrspolitik (unsere Wurzeln) über Radtourismus bis zur Fahrradtechnik. Um das überhaupt vernünftig ohne Internet(!) zu schaffen, gab es den „Wo steht was“-Ordner: Zum Schluss waren dort ca. 4.500 Artikel aus fast 20 Jahren Fachliteratur (11 Fachzeitschriften, teilweise im Fahrradbüro vorrätig) in 38 Rubriken im Fahrradtechnik-Ordner erfasst. Analog dazu der Radreise-Ordner.

„Erfinden“ wurde dies in Stuttgart, genutzt bis 2000 in acht weiteren ADFC-Fahrradbüros bundesweit.



Oben:

Erstes Fahrradbüro

Was waren die Highlights in 40 Jahren ADFC Stuttgart?

Die Stuttgarter Oberbürgermeister Schuster, Kuhn und Nopper waren bzw. sind bereit, mit uns Stuttgarts Radverkehrsinfrastruktur am eigenen Leib zu „erfahren“ – bei einer unserer verkehrspolitischen Fahrradtouren. Nur OB Rommel zog es vor, ausschließlich auf dem Hometrainer zu strampeln (O-Ton Rommel: „Wer in Stuttgart Rad fahren will, braucht Beine wie ein Elefant“).

Wohl der einzige Teilnehmer einer unserer Radtouren, der mit dem Hubschrauber zum Startpunkt kam, war Ende der 1980er Bundesumweltminister Klaus Töpfer. Dass er mit einem Bodyguard anreiste, der noch nie auf einem Rad saß, ist eine von vielen Anekdoten rund um die denkwürdige Tour.

Das mit Sicherheit aufwendigste Unterfangen in den vergangenen 40 Jahren war unsere zweitmonatige Ausstellung im Stuttgarter Rathausfoyer 1991. In ca. 700 Arbeitsstunden haben wir entlang eines Radweges durch das Foyer einen Überblick über Radfahren in Stuttgart erstellt. Die Themen



reichten von Radfahren im Alltag (Arbeit, Schule, Einkaufen) über Fahrrad und ÖPNV bis zu Abstellanlagen. Und natürlich durfte das „Dooring-Problem“ nicht fehlen (nur den Ausdruck kannte damals noch kein Mensch ...).

Radverkehrspolitik ist und war schon immer das Markenzeichen des ADFC Stuttgart. So entstand 1992 das „Stadtnetz Rad 2000“, ein Radverkehrs-

konzept für Stuttgart – lange vor dem aktuellen Hauptradroutennetz. Mit klar festgelegten, hierarchisch geordneten Kriterien wurden die Radstrecken definiert und ausgewählt. So ist die „soziale Verträglichkeit“ sehr stark gewichtet. Das hatte zum Beispiel zur Folge, dass die Radverbindung nach Degerloch nicht durch den Bopser-Wald ging, sondern über die Neue Weinsteige führte. Kurzer Schwenk in die Gegenwart: Die monatelangen Bauarbeiten dort zeigen, dass eine Radverbindung via Neue Weinsteige eigentlich keine Utopie sein müsste. Obwohl momentan über längere Zeit nur drei Fahrspuren zur Verfügung stehen, bricht der Autoverkehr keineswegs zusammen.

Immerhin – unsere Fachkompetenz wurde dann auch von der Stadt erkannt und genutzt. So spülten zwei Großaufträge einiges Geld in die Vereinskasse. Einer befasste sich 1995 mit einer flächendeckenden Radwegweisung, der zweite 1998 mit der Erfassung der damals aktuellen Radinfrastruktur. Was im Endeffekt aus den Ergebnissen unserer Arbeit gemacht wurde, wissen wir nicht. Mit der Wegweisung wurde fast zwei Jahrzehnte später ein professionelles Institut beauftragt. Vor zwei Jahren hatten wir den Auftrag, diese Wegweisung auf Unstimmigkeiten zu überprüfen. Auch hier ist bislang nicht ersichtlich, welche Schlüsse aus unserer Arbeit gezogen wurden.

Ende der 1980er wollten wir an die große Tradition der AFIS-Fahrraddemos anknüpfen und riefen die „AG-Fahrraddemo“ ins Leben an der knapp 15 Vereine, Verbände und Parteien beteiligt waren – leider mit von Jahr zu Jahr weniger Teilnehmer*innen. ADFC-Fahrraddemos gibt es auch heute noch – aber dann themenbezogen. Ansonsten sind wir bei der Critical Mass gerne und stark vertreten.

Zwischen 1986 und 1993 haben wir fünf Mal den Umweltpreis der Stadt Stuttgart erhalten. Danach haben wir darauf verzichtet, uns zu bewerben – andere sollten auch mal 'ne Chance bekommen ...

Wenn man vier Jahrzehnte in Sachen Fahrrad unterwegs ist – trägt diese zeitintensive ehrenamtliche Arbeit

eigentlich auch Früchte? Es ist nicht einfach, zu belegen, was als Erfolg der ADFC-Arbeit gewertet werden könnte. Hier mal der Versuch einer Einordnung:

Da sind auf der einen Seite Planungen und Projekte, die ohne unser konkretes Zutun entstanden sind, aber wahrscheinlich mit darauf zurückzuführen sind, dass der ADFC (und zuvor die AFIS) sich seit über 40 Jahren für Verbesserungen im Radverkehr eingesetzt hat. Dazu gehören z. B. das Österfeldviadukt, Fahrradstraßen oder auch der Überweg am Neckartor. Erkennbar auch daran, dass wir zur Einweihung eingeladen wurden.

Auf der anderen Seite sind es Planungen und Projekte, die nach ganz konkretem Druck des ADFC (und später weiterer Fahrradlobby) unterstützt und umgesetzt wurden. Wie z.B. die Stelle eines Radbeauftragten, der direkte Weg zur König-Karls-Brücke (lange Zeit wegen Baustelle Leuzeknoten gesperrt) oder der Radstreifen in Kaltental.

Natürlich gab es auch herbe Enttäuschungen. So wurde uns jahrelang ein Ersatz für den Planiedurchbruch zwischen Mitte und West, wie er früher auf der alten Straßenbahntrasse bestand, versprochen. Außer skurrilen Zwischenlösungen und angefangener Bautätigkeit ist jedoch nichts daraus geworden.

Ausblick

Zeit zum Durchatmen haben wir nicht. Fast in wöchentlichem Abstand tauchen neue „Baustellen“ auf, die unsere Aufmerksamkeit erfordern, uns zu Stellungnahmen und schnellem Handeln zwingen. Aber mit mehr als 2.500 Mitgliedern im Rücken sind wir stark – und auch eine feste Größe in der Stuttgarter Stadtgesellschaft.

Cornelius Gruner



stadtmobil
carsharing

Ich habe immer
das passende
Begleitfahrzeug.



www.stadtmobil-stuttgart.de

Mit dem OB auf Tour

Die Einladung zur Tandemrunde mit Stuttgarts Oberbürgermeister Dr. Frank Nopper ist sicher schon ein Jahr alt. Nachdem meine Einladung bei jedem Zusammentreffen erneuert wurde, war es im August endlich so weit.

Ich habe die gemeinsame Tour mit dem Tandem an drei Bedingungen geknüpft:

- Auf dem Tandem bin ich der Kapitän.
- Die Streckenführung bestimme ich.
- Wir sind nur zu zweit unterwegs, ohne großes Tamtam und Begleitung.

Das alles war für den OB kein Problem.

Eigentlich hatte ich bewusst für die Tour einen Nachmittagstermin gewählt (17 Uhr), um den Eindruck vom Radfahren in der Hauptverkehrszeit besser zu vermitteln. Aber leider war der Termin in den Ferien und das Verkehrsaufkommen dadurch geringer als normal.

Das Aufsteigen und Anfahren mussten wir im Rathaushof ein paarmal üben, aber OB Nopper hat sehr schnell gelernt und während der Tour gab es damit zum Glück keine Probleme. Mit bemerkenswert stoischer Ruhe hat der OB alles mitgemacht.

Mein Ziel war es, ihn erleben zu lassen, wie es sich für Radfahrer*innen auf der Hauptroute bzw. einer möglichen Alternative anfühlt.

Wir fahren über die Urban- und die Neckarstraße, dann entlang der Hauptroute (HRR) 1 bis zur Taubenheimstraße. Zurück ging es über die Wiesbadener Straße (Fahrradstraße), irgendwie durch Bad Cannstatt und durch den Schlossgarten. Abschluss war im Biergarten an der Oper.

Um dem OB einen realistischen Eindruck zu vermitteln, wies ich ihn mehrfach darauf hin, dass wir uns quasi auf einer "Fahrradbundesstraße" (oder Alternative) befinden. Das hat er durchaus realisiert.

Manches lief dann doch etwas anders als wir Alltagsradler es gewohnt sind. Wenn in der Neckarstraße brav ein Smart mit gehörigem Abstand geduldig hinter uns herfährt und kein röhrender SUV, ist das Feeling eben ein anderes ... Dort blieb immerhin genug Zeit, um dem OB neben den Parkern zu erklären, was der "holländische Griff" ist.

Unter der Bahnbrücke in Cannstatt verlor sich leider nur ein einsamer Fußgänger – da hatte ich bisher regelmäßig größere Probleme.

Die Fußgängerampel auf der König-Karls-Brücke ist eigentlich selten rot. Bei uns war dies auf dem Hin- und Rückweg der Fall. Dass wir fast die einzigen waren, die bei Rot angehalten haben (ein Kollege hat die querenden Fußgänger tatsächlich stark bedrängt), hat mich etwas in Erklärungsnot gebracht.

Das Tandem ermöglichte es, einiges zu erklären, ohne ständig anzuhalten. Was im Endeffekt davon hängengeblieben ist, weiß ich nicht. Und vielleicht waren meine Erklärungen zu den Unterschieden zwischen Gehweg mit Rad frei, kombiniertem Geh-/Radweg und nur Rad frei am Schluss doch etwas zu viel.

Mein Fazit: Ich kenne drei Vorgänger von Dr. Nopper – keiner hätte sich auf so eine Tour mit mir eingelassen. Schon allein das finde ich bemerkenswert. Sehr wahrscheinlich wird aus dem OB kein glühender Verfechter für mehr Radverkehr – aber ich hoffe, ich konnte ihn für unsere Probleme sensibilisieren. Und für eine Überraschung ist er ja vielleicht doch gut, wer weiß.

Cornelius Gruner

P. S.: Einmal habe ich wohl vergessen, wer hinter mir sitzt: Vom Kernerplatz zum Neckartor hab' ich's „laufen lassen“. Nun, hinten hat unser Tandem keine Bremse ...



Oben:

Stuttgarter OBs im Wandel der Zeit: Setzt sich Frank Nopper heute ohne viel Aufhebens aufs Tandem, wagte sich Manfred Rommel in den 1970er- und 1980er-Jahren höchstens auf den Hometrainer. Ob's der damals quasi nicht vorhandenen Radinfrastruktur geschuldet war?

Erlebnisbericht über meine Tandemfahrt mit dem ADFC-Ehrenvorsitzenden Cornelius Gruner

von Frank Nopper

Auf Einladung des ADFC-Ehrenvorsitzenden und amtierenden Vorstandsmitglieds des ADFC-Kreisverbands Cornelius Gruner sind wir gemeinsam im August Tandem gefahren. Wir haben im 40. Jubiläumsjahr des ADFC-Kreisverbands Stuttgart gewissermaßen eine „Ehrenrunde“ gedreht. Cornelius Gruner saß als erfahrener Kapitän vorne und ich als aufmerksamer „Heizer“ hinten. Wir sind in weiten Teilen auf der Hauptroute 1 vom Stuttgarter Rathaus nach Bad Cannstatt und zurück gefahren – unter anderem über die König-Karls-Brücke, auf der im Jahr 2022 über 1 Million Radfahrerinnen und Radfahrer gezählt wurden. Die Tandemfahrt war ein großes Vergnügen, auch wenn der „Kapitän“ bei der Abfahrt vom Kernerplatz zur Neckarstraße derart in die Pedale gestiegen ist, dass mir zugegebenermaßen kurzzeitig etwas mulmig wurde. An der neuen Außengastronomie vor der Oper, den Theater Terrassen, haben wir über die Vereinbarkeit von Radverkehr und Gastronomie an dieser Stelle diskutiert. Nach der Freiluftsaison werden alle Beteiligten diesbezüglich ein Fazit ziehen. Cornelius Gruner hat mich für die neuralgischen Punkte auf der Strecke Stadtmitte-Bad Cannstatt sensibilisiert und er hat mich davon überzeugt, dass gerade auch diese Strecke von herausragender Bedeutung für den Radverkehr in unserer Stadt ist. In Stuttgart hat sich in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten vieles für den Radverkehr verbessert. Für den Ausbau der Fahrradinfrastruktur und für Radverkehrsfördermaßnahmen stehen jährlich städtischerseits 8 Millionen Euro zur Verfügung. Wir wollen in den nächsten Jahren das Radwegenetz kontinuierlich ausbauen und wollen bei Fertigstellung und Planung von Radwegen die Schlagzahl spürbar erhöhen. Der geniale Physiker und Nobelpreisträger Albert Einstein hat bekanntermaßen einmal über seine Relativitätstheorie gesagt: „Mir ist es eingefallen, während ich Fahrrad fuhr.“ In diesem Sinne wünsche ich dem ADFC und allen Fahrradfreundinnen und Fahrradfreunden im Jubiläumsjahr und darüber hinaus viele gute Einfälle beim Radfahren und allzeit gute Fahrt!

Fahrradfahren in Stuttgart – ein historischer Streifzug

von Dr. -Ing. Matthias Engel

In einem Abschnitt des Buchs „Copenhagenize“ schreibt der bekannte Radverkehrs- und Urbanisierungs-Experte Mikael Colville-Andersen, dass es in Kopenhagen kaum Archivmaterial zum Radfahren gibt, weil es einfach so alltäglich ist. Wie sieht es da in Stuttgart aus, wo Radfahren nicht zum Alltag gehört? Bevor man die Stadt aus vermeintlicher Autogerechtigkeit bis zum Kesselrand mit Kraftfahrzeugen vollgepackt hat, muss es doch auch in Stuttgart viel Radverkehr im Alltag gegeben haben? Was findet man zu den legendären Radsportveranstaltungen in Stuttgart? Anlass für einen Streifzug durch das Internet und die eigenen Fotoalben. Hier einige Impressionen, auch als Anreiz, einmal selbst zum Radfahren in Stuttgart zu recherchieren.

Die älteste Bildquelle, die online zu finden war, ist eine Fahrrad-Darstellung von 1888, und zwar ein Königlicher Postbeamter auf einem Velociped. Es ist ein Holzstich nach einer Originalzeichnung von J. G. Fuellhaas. Die Beschreibung dazu lautet: „Die Verwendung des Velocipedes seitens der Postanstalt in Stuttgart bei Einholung von Briefen aus den Briefkästen.“



Die Verwendung des Velocipedes seitens der kgl. Postanstalt in Stuttgart bei Einholung von Briefen aus den Briefkästen.

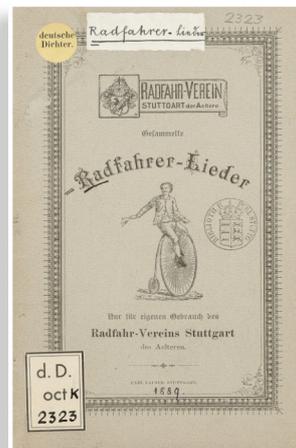
Im StadtPalais, dem Stadtmuseum von Stuttgart, ist in der ständigen Ausstellung ein Velociped ausgestellt, eine frühe Form des Fahrrads, noch ohne Kette, sondern mit Pedalen am Vorderrad und einer Bremse am Hinterrad. Damit fuhr Johann Friedrich Trefz schon im Jahr 1869 über die Felder und erschreckte förmlich die Leute durch seine hohe Geschwindigkeit. Er war Fahrradpionier, Turnlehrer, Erfinder und Abenteurer, wie in einem Video des Museums erläutert wird. Auch gründete er die erste Fahrrad-Fahrschule in der Stadt:



Links:
Announce des Stuttgarter Fahrradpioniers Friedrich Trefz. Foto: Christine Lehmann

Interessant ist es, im Internet in Auktionsportalen nach Postkarten zu stöbern. Das waren ja sozusagen die „Socialmedia“ ihrer Zeit. Auf einer Grußkarte aus Stuttgart von 1897 grüßen zwei schick gekleidete Radfahrende von einem Tandem. Aus dem gleichen Jahr stammt eine Postkarte mit einem gestürzten Radfahrer und Genesungswünschen. Sympathischer kommt da schon die Künstlerkarte daher, die Radfahrende vor der Einkehr in das Gasthaus bzw. den Biergarten zeigt. Wir können die Postkarten hier leider nicht abbilden, aber geben Sie einfach einmal „Postkarte Stuttgart Radfahrer“ in der Bildersuche ein. Da gibt es immer wieder neuen Fahrrad-Inhalt aus Stuttgart, bei eBay und bei Postkarten-Auktionen. ²

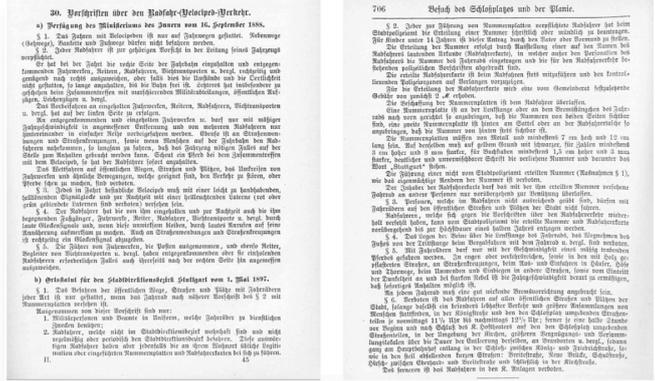
Diese Zeit Ende des 19. Jahrhunderts war auch die große Zeit der Radfahr-Vereine. Hierzu findet sich in Stuttgart einiges, z. B. ein Liederbuch des Radfahr-Vereins Stuttgart, archiviert in der Württembergischen Landesbibliothek, online im Landeskunde-Portal unter www.leo-bw.de. Von dort stammt auch das Radfahrer-Taschen-Lieder-Buch von 1896, speziell geeignet zur Benutzung bei Vereinsausfahrten, herausgegeben vom Männer-Radfahrer-Verein Stuttgart, für 30 Pfennig. Ein Stammlokal hatten sie auch. Heute fahren glücklicherweise alle Fahrrad. Ob man sich damals einen „Fancy Women Bike Ride“ hätte vorstellen können?



Quelle: Württembergische Landesbibliothek

Von den Liederbüchern findet man im Internet den Weg weiter zu digitalisierten Adressbüchern der Stadt. Es gibt sie aus den Jahren 1800 bis 1943. Im Jahre 1884 findet sich dann erstmals in den Polizeilichen Bestimmungen eine „Vorschrift über das Fahren mit Velocipedes“. In den Folgejahren gibt es teils ausführliche Regelwerke für Velociped- bzw. Radfahrer. Darin stehen so interessante Hinweise wie „Scheut ein Pferd bei dem Zusammentreffen mit dem Velociped, so hat der Radfahrer sofort anzuhalten.“ Oder „Mit Fahrrädern darf nur mit der Geschwindigkeit eines mäßig trabenden Pferdes gefahren werden.“ Damals gab es in Stuttgart auch Radfahrerkarten und Nummernplatten zur Registrierung der Radfahrer.

All diese Hinweise finden sich im „Adreß- und Geschäfts-Handbuch der Königlichen Haupt- und Residenzstadt Stuttgart für das Jahr 1900“:



Auszüge Regelwerke

In den Adressbüchern stehen auch die ersten Fahrradfabriken und Fahrradhändler in Stuttgart, teils sogar in einer heutigen Fahrradstraße! Oft stellen Nähmaschinen- und Schreibmaschinen-Hersteller auch Fahrräder her oder reparieren sie – es ist eben Feinmechanik. Im Jahre 1895 wird bei „Fahrradhandlungen“ noch auf „s. Mechaniker“ verwiesen, aber um 1900 gibt es schon eine ganze Liste an Fahrradhandlungen und Werkstätten. Hier die Einträge von 1920:



Auszug Adressbuch

Wie viele verschiedene Fahrrad-Hersteller es in Stuttgart gab, erkennt man an den zahlreichen Steuerkopf-Schildern, die man noch heute im Internet findet: Luco, Saur, Staiger – einfach mal in der Bildersuche nach „Steuerkopfschilder Stuttgart“ schauen.

Natürlich bot auch die Firma Bosch elektrische Komponenten für das Fahrrad an, wie man in der Firmenhistorie lesen kann. Dynamos und Beleuchtungen wurden bis Ende der 1960er-Jahre hergestellt, lange in Stuttgart, anschließend in Schweden. Ab 2009 entwickelte Bosch elektrische Antriebe für Pedelecs, die 2010 auf der Fahrradmesse Eurobike vorgestellt wurden und 2011 auf den Markt kamen. Ein Prototyp von 2010 befindet sich heute im Besitz des Unternehmensarchivs in Stuttgart, wie die Historische Kommunikation der Firma mitteilt. Robert Bosch schaffte sich wenige Jahre nach der Gründung seiner Firma 1886 ein Fahrrad an. Er ließ sich 1890 ein Niederrad, auch „safety bike“ genannt, aus England liefern und nutzte es für die Fahrten zu Baustellen, an denen er Installations- und Reparaturarbeiten machte. Das Bild aus dem Bosch-Archiv zeigt ihn mit seinem Fahrrad. Daneben eine Abbildung der Fahrrad-Lichttechnik von 1923.



Bosch-Radlichttechnik von 1923 und Robert Bosch 1890 mit seinem (Job-)Rad.



Fotos: Archiv Robert Bosch GmbH

Jacques Tati, 1949, fotografiert von Robert Doisneau

Radspport Roland Wolbold
 Riederstraße 8
 70619 Stuttgart (Lederberg)
 Telefon (0711) 42 72 89
 Telefax (0711) 42 87 10
 Einzelhandel mit Radspportartikeln
 Spezialwerkstätte für
 den Radspport

Eine große Rolle spielt der Radsport in Stuttgart, schon seit vielen Jahrzehnten. Hierzu findet man sehr viel im Internet. Stets strömt das begeisterte Stuttgarter Publikum an die Strecke oder in die Hallen. In den letzten Jahren war die Stadt mehrmals Etappen- und Zielort der Deutschlandtour, mit dem steilen Herdweg und der Zielgeraden auf der Theodor-Heuss-Straße, und 2023 war erstmals der Women's Cycling Grand Prix zu Gast.

Ein sehr wichtiges Ereignis war sicherlich der Besuch der Tour de France in Stuttgart im Jahr 1987 als Ziel- und Startort. Davon gibt es einige Mitschnitte auf YouTube. Immer wieder interessant, die Straßenaufnahmen und Luftbilder aus dieser Zeit zu sehen. Hier Bilder aus dem Fotoalbum, vom Killesberg und Schlossplatz:



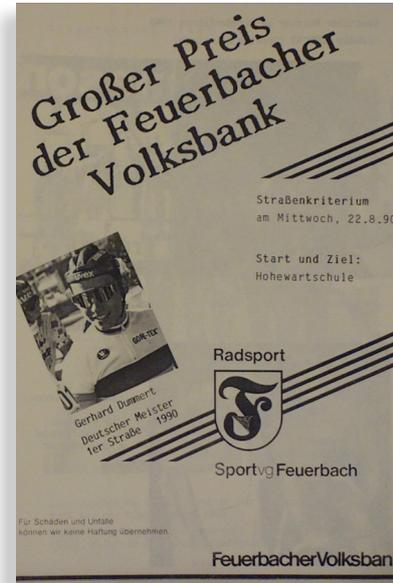
1987 gastiert die Tour de France in Stuttgart.
Radsport-Fotos: Gerhard Engel

Auch Fahrrad-Weltmeisterschaften waren zahlreich zu Gast. Gut in Erinnerung sind hier die Straßen-Weltmeisterschaften von 2007 und von 1991. Aufzeichnungen findet man auf YouTube. Spannend sind dabei die damaligen Stadtansichten und auch die Reportagen des ausländischen Fernsehens, z. B. wenn in „Stoccarda“ ein Italiener gewinnt. Hier zwei Bilder von der Radweltmeisterschaft 1991:



Auch die 6-Tage-Rennen in der Hanns-Martin-Schleyer-Halle waren bekannt. Auf genau dieser Hallenbahn fand dann 1991 und 2003 die Bahnrad-Weltmeisterschaft statt. 2003 sollte sie eigentlich in China veranstaltet werden, wurde aber wegen des dortigen SARS-Virus-Ausbruchs nach Stuttgart verlegt. Knapp 20 Jahre später hatten auch wir ein Virus-Problem ... aber viele Radsportveranstaltungen konnten trotzdem stattfinden.

Doch nicht nur die großen Radsportveranstaltungen gab es in Stuttgart, sondern auch kleinere Rennen in den Stadtteilen. Hier sei der Große Preis der Feuerbacher Volksbank genannt, ein Straßenrennen, bei dem auch mal ein Deutscher Meister mitfuhr.



Auch ein Radrenteam gründete sich hier, nämlich das „Team Stuttgart“. Daraus wurde später das Team Telekom.

In all diesen Jahrzehnten war es natürlich auch schon ein großes Thema, wie man den Radverkehr im Alltag in Stuttgart verbessern kann. Ins Internet haben es von diesen frühen Ideen nur wenige geschafft, aber alte ADFC-Hefte bieten da spannende Erkenntnisse – und das Gespräch mit langjährigen ADFC-lern.



Bild: Archiv ADFC Stuttgart

Die junge Generation nutzt das Fahrrad zwar ebenfalls im Alltag, doch es spielt auch im Abenteuersport eine Rolle. So hat sich in den letzten Jahren in Stuttgart eine junge Downhill-Szene etabliert. Locals und Gäste zeigen auf YouTube, wie man die Hänge um Stuttgart und auch die Treppen und Stäfele zum Radfahren nutzen kann. Das bringt viele Klicks, aber bitte nicht nachmachen! Ein Fahrrad-Beitrag aus Stuttgart jedoch dürfte die meisten Klicks auf YouTube haben, und zwar ein Musikvideo. In dem Video zu „Easy“ von Cro fährt gegen Ende eine lässige Fahrrad-Gang auf BMX- und Retro-Rädern im Skatepark und in Stuttgarter Halbhöhenlage herum – 69 Millionen Aufrufe, Stand 09/2023.

Dreiländerreport – Tour „Belchen & Bällchen“

Eine TV-Sendung im SWR3 heißt Dreiländernachrichten, für Baden, Frankreich und die Schweiz. Eine länderübergreifende, aber doch irgendwie verbindende Tour wollte mein „Sommer-Rennrad-Team“ unternehmen – endlich auch mit dem früheren „Hausberg“ von Axel, dem Belchen, über den wir bereits seit Jahrzehnten seine Stories hörten. Da auf linksrheinischer Seite die Ballons wie auf früheren Fahrten dazugehören sollten, nannten wir die Tour „Belchen & Bällchen“. Die Schweizer Region galt es als einzige noch zu erkunden, und damit haben wir uns mehr belohnt als zu hoffen war. Bei einer avisierten Gesamtstrecke von 500 bis 600 Kilometern innerhalb einer Woche war die Aufgabe anspruchsvoll, einen geeigneten Schlenker durch die deutsche und französische Schweiz zu finden. Während der Tourbeginn von Freiburg über den Schauinsland, Todtnauberg und Belchen mit weiterem Verlauf durchs Wiesental aufgrund von Axels Ortskenntnissen gesetzt war, nahmen wir uns für die Weiterfahrt Tourenplanungstools wie Komoot zu Hilfe. Schwarmintelligenz sozusagen (manchmal auch Schwarm-Blödheit ...).

Mit dieser Unterstützung ließ es sich gut nach und durch Rheinfelden navigieren, was ich gerade in Städten als wertschätzenden Luxus empfinde. Fahrradausschilderungen sind dort oft unübersichtlich bis mangelhaft. Und die Unterkunft zu finden, war damit spott einfach. Zur Schweizer Seite ging's dann probeweise erstmal per pedes, nicht Pedal, da man sich abends ja gerne die Beine vertritt (und einen Futtertrog sucht).

Leider bestanden die ersten 20 Schweizer Kilometer mehr aus Siedlung denn aus Natur, hinter Liestal und Zwiefen wurde es jedoch schlagartig besser – und steiler. Ab Nunningen fanden wir uns in Natur pur, und typisch auch für die Ausläufer des Jura mussten wir auf dem Weg nach Süden kammartig dreimal knapp 300 Meter Höhe überwinden. Die einsame, beeindruckende Schönheit des Naturparks Thal entschädigt dafür. In der zunehmend frankophonen Region erreichten wir nach einem letzten 200-Meter-Buckel als Etappenziel Moutiers.

Am nächsten Tag ging es zwar relativ flach los, allerdings nicht nur schön. Der erzwungenen Durchquerung einer riesigen Zementfabrik folgte ein Abschnitt auf der Transjurane, wo wir von der vierspurigen Schnellstraße einen minimalen Randstreifen befahren konnten. Überholabstand? Das Wort gibt es auf Französisch wohl nicht. Aber die Tunnelmitnutzung ersparte uns sicher einen Mega-Umweg. Nach dem angenehmen Dahingleiten in einem Nebental des Bieler Sees wurde es allmählich ernst mit den Höhenmetern, deren wir ja heute 1.700 vor der Brust hatten. Denn die Durchquerung des Parc Régional Chasseral bedeutet auch eine Überquerung des Col du Chasseral (1.502 m ü.NN). Ein Highlight – hätten wir uns nicht ausgerechnet auf dem Kamm eine Regenfront eingehandelt. Nichtsdestotrotz – den grandiosen Ausblick über den Bieler See und Lac du Neuchâtel bis ins Berner Oberland kann ich nur allerwärmstens empfehlen! Der Chasseral hat die Mühen – in Form von einigen Serpentina – gerechtfertigt, und wir durften aufgrund des Niederschlags ja länger pausieren. Die Abfahrt auf nicht abgetrockneten, gewundenen Straßen ins Tal war okay, jedoch kam ja noch der Schlusssanstieg des Tages – weil wir vermutlich bei der Übernachtungsplanung in St. Imiers keine Bleibe gefunden oder die Höhenmeter nicht beachtet hatten ;-). Zweistellige Prozentwerte zum Feierabend habe ich gerne anders! Der umgewandelte Bauernhof in luftiger Höhe entschädigte unsere Muskeln einigermaßen – trotz sehr spärlichem Komfort.

Wir befanden uns nun in Luftlinie nur etwa zehn Kilometer von Frankreich entfernt, steuerten aber nordwärts durch den Parc du Doubs und erreichten die Grenze erst nach wiederum beschaulichen (aber nicht beeindruckenden) 70 Kilometern, etwa mittig zwischen Basel und Belfort. Nur einen einzigen nennenswerten Buckel (300 Höhenmeter) und einen Platten galt es zu überwinden, insofern war das gaumenschmeichelnde abendliche Menue du Marché – südwestlich von Mulhouse – ein wenig überbelohnend ;-). Nun konnten allerdings die Ballons kommen!

Links:

Blick vom Belchen



Rechts:

Col du Chasseral





Oben:

Colmar

Rechts:

Fotofinish in Freiburg

Der Südanstieg zum Ballon d'Alsace ist legendär, vielleicht auch weil mit durchschnittlich 7 % Steigung von Radfahrer*innen aller Konditionsklassen bewältigbar. Man groovt sich quasi auf die 1.200 Meter Passhöhe hoch, wenngleich die kurzen zweistelligen Steigungen nicht zu unterschätzen sind und an diesem Schönwetter-Sonntag die Motorradfahrer einem den Aufstieg etwas madig machten. Oben die Qual der Wahl, wo – zwischen den ganzen Lederjacks – wir denn unsere Tarte aux Myrtilles einnehmen wollten. Den einen Berg des Tages ging's auch wieder runter, zur ganz jungen Mosel(le), dann zur Moselotte, und in La Bresse machten wir Station.

Am Morgen starteten wir auf der Rue de Hohneck, was den Vogesenkenner*innen sagt, dass uns nun der große Kamm mit der Route des Crêtes bevorstand. Doch Asklepius stand uns nicht bei, Markus' Unwohlsein vom Vortag wuchs sich zu einem Schwächeanfall aus. Mit der vermeintlichen Erkältung in den Knochen quälte er sich zum Col de

la Schlucht hoch (10 % Steigung auf den letzten 1,5 Kilometern), und wir beschlossen sofort wieder die Abfahrt ins Elsass anzugehen, über Munster nach Colmar. Das wechselhafte Wetter legte eh keine Schleife in Tausend Metern Höhe nahe, dagegen empfing uns Colmar nach insgesamt 50 Kilometern mit wohliger Wärme und elsässischer Architektur. Eine letzte Etappenunterkunft, wie immer in Doppelzimmern, bereitete uns auf den Schlussspurt nach Freiburg vor. Dieser Spurt fiel ungewöhnlich schnell aus, denn tatsächlich mussten wir zwangsweise – nachdem wir Rheinquerung und Grenzübergang noch aus eigener Kraft meisterten – in Breisach den Regionalzug entern. Fiese Regenschauer, noch ein Platten, und Markus konnte sich kaum noch auf dem Sattel halten. Für eine Mini-Abschlussfeier in Freiburgs Innenstadt langte es immerhin, dann bei herrlichem Sommerwetter!

Erst als alle nach vielen Bahnkilometern daheim angekommen waren, stellte sich heraus, dass wir inzwischen drei positive Covid-19-Fälle im Team hatten. So wird unsere Dreiländertour noch lange im Zusammenhang mit der Pandemie in unserem Gedächtnis haften bleiben ...

Matthias Pfaff

Wer sich für die Komoot-Daten der Tour interessiert, darf sich gerne wenden an: Matthias.Pfaff@adfc-bw.de.



Rechts:

**Schwyzler Architektur
(Rheinfelden)**

KIDICAL MASS

Auch 2024 wieder am Start!

Die Cityradtour für Kids mit Fahr- und Laufrädern

Lust bei der Organisation zu helfen?
radeln@kidualmass-stuttgart.de

Termine & Newsletter

Ein Projekt von **ZWEIRAT** unterstützt von **adfc Stuttgart** und **VCD** (Verkehrsclub Deutschland Kreisverband Stuttgart e.V.) Spenden Website

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

FAHRRADINFRASTRUKTUR IN HEIMISCHEM NATURSTEIN

für Privat und Gewerbe,
individuell gestaltet

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

Naturstein für Friedhof, Haus, Garten und Stadtmöblierung. Lieferung hier und auswärts.

Heinz Blaschke
Bildhauermeister, staatlich geprüfter Steintechniker
Eckartstraße 4 (am Pragfriedhof) • 70191 Stuttgart
www.blaschke-steinmetz.de • www.blaschke-grabmale.de
Telefon 0711 2569998 • Telefax 0711 2567263

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

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. Diese Jubiläumsausgabe ist die letzte Ausgabe dieser Zeitung in Papierform.

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:
ADFC KV Stuttgart, Rotebühlstraße 86/1,
70178 Stuttgart, Tel. 0711 6368637,
www.stuttgart.adfc.de,
stuttgart@adfc-bw.de

Redaktion:
Cornelius Gruner (V.i.S.d.P., gruner@adfc-bw.de),
Paul-Werner Schreiner, Sabine Weissinger,
Tobias Willerding, Frank Zühlke u. a.

Layout: Simona von Werder

Druck: Druckhaus Stil + Find, Leutenbach-Nellmersbach

Auflage: 2500 Stück

Erscheinungsdatum: Dezember 2023

TERMINE ONLINE



ADFC Fahrradbasar 2024

Wann: 9. März 2024
Wo: Dillmann-Gymnasium,
Stuttgart-West
Anlieferung: 9 bis 11 Uhr
Verkauf: 11 bis 13 Uhr

Weitere Infos:
www.stuttgart.adfc.de

Unsere Spender*innen und Fördermitglieder:

<p>bike-bar </p> <p>Heinz Blaschke Grabmale und Steinwerk </p> <p>e-bike Schahl </p> <p>Rad & Tat </p>	<p>Neue Arbeit Radstationen </p> <p>Radsport Wolbold </p> <p>rent a bike Fahrradverleih </p> <p>Zweirad Walz </p>
--	---

**EXKLUSIV FÜR
ADFC-MITGLIEDER**

24-Stunden-Hotline:
[adfc.de/pannenhilfe](https://www.adfc.de/pannenhilfe)

Foto: www.aprilagentur.de

ADFC-Pannenhilfe

Schieben war gestern!

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 auf www.adfc.de/mitgliedschaft.