

ADFC RUNDSCHAU

Informationen des ADFC Bayern

Parlamentarischer
Abend

Unfallrisiko
und Regelakzeptanz

Aktuelle
Lichttechnik

20 Jahre
BR-Radltour

Nachrichten der Kreisverbände



STVO - ZIEL **WENIGER** SCHILDER



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

Landesverband Bayern

Einladung zum Landesaktivenseminar 2009

Vom **20.-22.11.2009** findet es wieder statt - das Landesaktivenseminar des ADFC-Bayern.

Landesaktivenseminar - was ist das eigentlich? Wer selbst noch nicht dabei war, für den ist es möglicherweise schwer, sich ein genaues Bild davon zu machen:



Im AOK-Bildungszentrum in Hersbruck treffen sich im Herbst engagierte ADFC-Mitglieder aus den bayerischen Kreisverbänden zum vielfältigen Austausch über Themen rund ums Radfahren. Referenten und Mitwirkende aus dem Landesvorstand, dem Bundesverband und den Kreisverbänden versuchen in Plenumsveranstaltungen, Arbeitskreisen oder Workshops mit den Seminar-Teilnehmern ins Gespräch zu kommen. Übernachtet wird in Doppelzimmern (Du/WC). Vollverpflegung - auf Wunsch auch vegetarisch - bietet die ambitioniert geführte Küche der modern ausgestatteten Bildungsstätte. Bei Bedarf ist auch eine Kinderbetreuung möglich.

Das Seminar behandelt heuer u.a. Themen zur Fahrradtechnik, die neue Straßenverkehrsordnung und die bessere Unterstützung der Arbeit in den Kreisverbänden. Neben dem wichtigen Blick über den Tellerand des eigenen Wirkungskreises hinaus ergeben sich tagsüber oder am Abend beim

gemütlichen Plausch viele neue und interessante Kontakte zu gleichgesinnten aktiven ADFC-Mitgliedern. Programm, Anmeldeunterlagen und weitere Informationen gibt es in unter:

www.adfc-bayern.de/las2009.htm

Wir freuen uns auf neue interessierte Aktive und "alte Hasen" beim Landesaktivenseminar 2009.

Für den Landesvorstand

Olaf Böttcher, Stellv. Vorsitzender

Programm und Dokumentation der Vorjahre finden sich unter: www.adfc-bayern.de/landesaktivenseminar.htm

Neue Seiten zur Codierung

Die AG Codierung hat die Dokumente zur Fahrrad-Codierung auf eine neu gestaltete und überarbeitete Webseite gelegt. Flyer für verschiedene Zielgruppen, Hinweise zur Etikettencodierung sowie hilfreiche Links finden sich nun zentral unter:

www.adfc-bayern.de/codierung.htm

Inhalt Rundschau 2009 - 4

Landesaktivenseminar / Inhalt	B 2
Editorial	B 3
Neue Regeln für den Radverkehr	B 4
Unfallrisiko und Regelakzeptanz...	B 5
Parlamentarischer Abend im ...	B 7
Verwaltungsgerichtshof bestätigt...	B 8
Mit aktueller Lichttechnik sehen ...	B 9
Vorfahrt fürs Rad/Kompendium...	B 10

Alle Regionalteile

für **Altbayern, Franken, Schwaben**

auch als PDF-Dokumente unter:

www.adfc-bayern.de/rs-2009-4.htm

Eigenständige Mobilität von klein...	B 11
ADFC regt bessere Verknüpfung...	B 12
20 Jahre BR-Radltour	B 14
Mit dem Rad über die Alpen	B 16
Termine / Impressum	B 18
Neues ADFC Design	B 19

Das schöne, schwere Miteinander!

„Woher nimmt der Automobilist das Recht, die Straße, wie er sich rühmt, zu beherrschen, die doch keineswegs ihm, sondern der gesamten Bevölkerung gehört, diese auf Schritt und Tritt zu behindern und ihr ein Verhalten zu diktieren, das er nur auf eigenen, privaten Wegen fordern dürfte? Die öffentliche Straße ist nun einmal nicht für den Expressverkehr bestimmt, sie gehört zum Milieu der Stadt ...“. Dies prangerte der 61jährige Pädagoge Michael Freiherr von Pidoll in seiner 1912 erschienenen Schrift „Der heutige Automobilmismus“ als Protest und Weckruf am Beispiel der Stadt Wien an. Wohl ahnend, den Siegeszug des Automobils nicht aufhalten zu können, hoffte er, dass er damit zumindest wirksame Maßnahmen und Regeln zur verträglichen Abwicklung des Autoverkehrs initiieren kann.

Die 1. Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung vom 1. Oktober 1934, schon mit Radwegbenutzungspflicht, hat Pidoll noch erlebt. Zum 1. September 2009 ist die 46. Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) in Kraft getreten, immer noch mit Radwegbenutzungspflicht, aber nun mit zwingend notwendigen Vorgaben. Wie würde Pidoll als Rufer nach einer Straßenverkehrsordnung im 65. StVO-Jahr das praktizierte Miteinander aller Verkehrsteilnehmer anhand der StVO-Grundregeln beurteilen?

- (1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.
- (2) Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

Es liegt nahe, dass Pidoll auch fast hundert Jahre später aufgrund des sich ihm zeigenden Miteinanders kaum weniger Unmut zeigen würde. Sicher verwundert würde er feststellen, dass heute nicht nur alle Verkehrsteilnehmer Fußgänger sind, sondern ein sehr großer Anteil von ihnen auch Rad fährt und ein weiterer großer Anteil die Erlaubnis hat, ein Kraftfahrzeug zu führen. Damit sind heute deutlich mehr als die Hälfte aller Verkehrsteilnehmer sowohl Fußgänger als auch Rad- und Kraftfahrer. Vielleicht wird er resigniert konstatieren, dass für ein gedeihliches, schönes Miteinander eine Verkehrsordnung allein nicht reicht. Die Verkehrsberichte und Unfallstatistiken belegen überdeutlich die Defizite aller Beteiligten.



Oskar Blum: „Verfolgt“

Zugegeben, auch ich lasse mich häufig von einer gespaltenen Verkehrssicht leiten und poche deshalb viel zu oft auf mein Recht. Warum fällt es mir so schwer, mich in die Lage der Anderen zu versetzen? Ist mir so etwas noch nie passiert? Aus reiner Böswilligkeit stören mich doch die allerwenigsten, eher aus Unachtsamkeit, vor der ich ja auch nicht gefeit bin!

Dies uns immer wieder neu bewusst zu machen, bedarf es offensichtlich eines wiederholten äußeren Anstoßes. Im Zeitalter der allgegenwärtigen TV-Medien müsste doch jemand bereit sein, der uns kontinuierlich unseren „7. Sinn“ vor Augen hält. Dann könnte es immer mehr gelingen, bei dem offensichtlich schweren Miteinander vermehrt die schönen Seiten zum Wohle aller zu entdecken!

Hans-Dieter Berg

Hans-Dieter Berg
ADFC Landesvorsitzender

Bildquelle: <http://de.wikipedia.org/wiki/Verkehrsteilnehmer>

Neue Regeln für den Radverkehr

Neue StVO zum 1.9.2009

Am 1.9.2009 sind Änderungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) in Kraft getreten, die für den Radverkehr neue Regelungen mit sich bringen.

Radwege

Wie schon seit 1997 sind Radwege nur dann benutzungspflichtig, wenn sie mit einem der blauen Radweg-Verkehrszeichen gekennzeichnet sind. Dort, wo kein solches Schild ist, besteht die Wahlmöglichkeit zwischen Radweg und Fahrbahn. Die Vorgaben für die Anordnung der Benutzungspflicht hat die zur StVO gehörende Verwaltungsvorschrift (VwV) weiter verschärft: Sie darf nur dort erfolgen, „wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern. Innerorts kann dies insbesondere für Vorfahrtstraßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr gelten.“ An anderer Stelle in der VwV heißt es: **„Über die Anordnung von Verkehrszeichen darf in jedem Einzelfall und nur nach gründlicher Prüfung entschieden werden.“** Neu ist, dass genügend Platz für Fußgänger bleiben muss.

Neu ist auch, dass die VwV auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen hinweist. Diese sieht Mindeststandards vor, die in der bisherigen Praxis nur selten erreicht werden.

Linke Radwege ohne Radweg-Schild bleiben tabu. Neu ist, dass ein alleinstehendes Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ im Ausnahmefall das Radfahren dort erlauben kann. Dieses Radeln auf linken Radwegen entgegen der Fahrtrichtung der Straßenfahrbahn ist nicht nur an Kreuzungen, Einmündungen sowie Aus- und Einfahrten besonders gefährlich. Denn Autofahrer rechnen nicht mit Radlern aus dieser Richtung. Regelwidrig fahrende „Geisterradler“ gefährden zudem auch andere Radfahrer, die in der richtigen Richtung unterwegs sind. Die novel-

Fahrradstreifen sind in der neuen StVO Radwegen gleichgestellt. Die Entscheidung, was besser ist, muss im Einzelfall getroffen werden.



lierte VwV schreibt denn auch vor: „Die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung ist insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden und soll deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden.“

Gab die VwV bisher die Bevorzugung baulicher Radwege vor, so hat sie nun den auf der Fahrbahn abmarkierten Radfahrstreifen dem Radweg gleichgestellt.

Die Behörden können also jetzt die für den Einzelfall beste Lösung wählen.

Fahrradstraße

Auf Fahrradstraßen gilt jetzt für alle Fahrzeuge statt „mäßiger Geschwindigkeit“ eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Radfahrer dürfen dabei weder gefährdet noch

Benutzungspflicht besteht nur bei Radwegen, die mit einem der drei blauen Schilder gekennzeichnet sind.



Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern

Neue Studie der BAST erschienen

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) hat vor kurzem eine neue Studie herausgebracht, in welcher sie das Unfallgeschehen auf Radverkehrsanlagen und die Flächenutzung an Straßen mit unterschiedlichen Radwegtypen (benutzungspflichtige Radwege, nicht benutzungspflichtige Radwege, Radstreifen sowie Schutzstreifen) untersucht hat. Darüber hinaus versuchte sie in einer breit angelegten Befragung sowohl auf der Straße als auch am Telefon herauszufinden, inwieweit Fahrradfahrern die für sie geltenden Verkehrsregeln bekannt sind und welche Motivation es gibt, gegen diese – bewusst oder unbewusst – zu verstoßen.

Die Studie umfasst ca. 130 Seiten, auf wel-

chen viele der gewonnenen Erkenntnisse in tabellarischer oder graphischer Form dargestellt werden. Es sollen hier einige wesentliche Aspekte der Untersuchung erläutert werden:

1. Die ermittelte Unfallhäufigkeit von Radfahrern auf allen untersuchten Radverkehrsanlagen war weitestgehend unabhängig vom Anlagentyp, es spielte also keine Rolle, ob der Radweg benutzungspflichtig war oder ob es sich lediglich um einen Schutzstreifen handelte. Die Bevorzugung eines baulichen Radwegs vor den anderen Typen zur Entmischung des Radverkehrs von den Kraftfahrzeugen kann aus dieser Studie also nicht gefolgert werden; benutzungspflichtige, baulich abge-

Fortsetzung S. B6

Fortsetzung von S. B 4

behindert werden. Für Autofahrer bedeutet das, sofern die Fahrradstraße für Kfz freigegeben ist, dass sie „wenn nötig, die Geschwindigkeit weiter verringern“ müssen.

Fußweg und Fußgängerbereich mit „Radverkehr frei“.

Das Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ erlaubt Radlern die Benutzung von Gehwegen oder Fußgängerbereichen. Bisher galt dort „Schrittgeschwindigkeit“. Neu ist „eine an die Fußgänger angepasste Geschwindigkeit“. Sind also beispielsweise gar keine Fußgänger da, darf man auch etwas schneller fahren. Natürlich muss man trotzdem immer mit Fußgängern rechnen. Starker Fußgängerverkehr kann dagegen auch einmal ein Absteigen erfordern. Dies gilt übrigens auch für gemeinsame Geh- und Radwege. Schon allein im Interesse eines vernünftigen und rücksichtsvollen Miteinanders sollten sich alle daran halten.

Ampeln

Für Radler auf der Fahrbahn gilt jetzt grundsätzlich die allgemeine Ampel für alle Fahr-

zeuge. Beim Radeln auf einem Radweg oder einer anderen dem Radverkehr vorbehaltenen Verkehrsführung ändert sich dagegen erst einmal nichts. Insbesondere gilt dort die Ampel mit dem Fahrradsymbol, wenn eine solche vorhanden ist.

Links abbiegen

Beim Linksabbiegen auf der Fahrbahn muss ein Radler nicht mehr wie bisher rechts von den anderen in gleicher Richtung abbiegenden Fahrzeugen bleiben. Er darf sich also auch mitten in der Spur bewegen.

Kinder in Anhängern

Kinderanhänger am Fahrrad gehören längst zum Straßenbild. Angepasst an diese Praxis ist die Mitnahme von Kindern in Fahrradanhängern nun endlich auch in der StVO geregelt: Entsprechend der Mitnahme auf Kindersitzen muss der Fahrer mindestens 16 Jahre alt sein und das mitgenommene Kind darf höchstens sechs Jahre alt sein. Bei behinderten Kindern gilt diese Altersgrenze nicht. Es dürfen maximal zwei Kinder mitgenommen werden.

tsr

Fortsetzung von S. B 5

setzte Radwege senken keinesfalls die Unfallzahl, lediglich die Unfalltypen sind andere.

2. Der größte Teil von Radfahrern fährt auch auf nicht benutzungspflichtigen Radwegen, selbst wenn jene für sicheren und komfortablen Radverkehr baulich ungeeignet sind. Nur wenige machen von ihrem Recht Gebrauch, die Fahrbahn zu nutzen. Die Autoren der Studie führen dieses Verhalten darauf zurück, dass sich die meisten Radfahrer subjektiv auf dem Radweg sicherer fühlen oder aber gar nicht wissen, dass die allgemeine Benutzungspflicht schon vor über zehn Jahren aus der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) gestrichen wurde.

3. Auf baulichen Radwegen wurden im Mittel 20% „Geisterradler“ gezählt, also Radfahrer, die verkehrswidrig linksseitig auf einem nicht in dieser Richtung freigegeben Radweg fahren. Selbst auf Radstreifen konnten noch durchschnittlich 10% Falschfahrer festgestellt werden. Als Gründe für die Benutzung des Radweges in der verkehrten Richtung wurde häufig Bequemlichkeit oder aber die Unerreichbarkeit des auf der gegenüberliegenden Seite befindlichen rechten Radwegs angegeben. Dieses regelwidrige Verhalten ist jedoch durchaus gefährlich: die Autoren der Studie ermittelten, dass ca. ein Drittel aller Unfälle an den untersuchten Straßenabschnitten von diesen „Geisterradler“ (mit-)verursacht wurden.

Als Fazit geben die Autoren der Studie insbesondere den Verantwortlichen in den Verkehrsministerien, Straßenbauverwaltungen

und Straßenverkehrsbehörden folgende Punkte mit auf den Weg:

- Es kann keine Präferenz für einen bestimmten Typ von Radverkehrsanlage ausgesprochen werden, insbesondere nicht für einen baulich von der Fahrbahn abgesetzten Radweg. Auf letzterem ist die Zahl der Unfälle keinesfalls geringer als auf Radfahr- oder Schutzstreifen. Der Gesetzgeber hat darauf insofern schon reagiert, indem er in der am 1. September 2009 in

Kraft getretenen Änderung der StVO und ihrer Begleitvorschriften diese bisher bestehende Bevorzugung für bauliche Radwege komplett gestrichen hat.

- Radwege werden vom größten Teil der Radfahrer benutzt, selbst wenn sie nicht durch entsprechende Verkehrszeichen als benutzungspflichtig gekennzeichnet wurden. Eine Vielzahl der

heute aufgestellten Radwegschilder könnte folglich problemlos entfallen, ohne dass sich an der so genannten „Flächennutzung“ der Radfahrer etwas ändern würde.

- Die Beachtung der technischen Vorgaben für den Radwegbau, also die Verwaltungsvorschriften zur StVO (VwV-StVO), die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) u.a. beeinflusst maßgeblich die Unfallzahlen. Mit anderen Worten: wenn Behörden diese zum Teil verbindlichen Auflagen an die bauliche Ausgestaltung von Radwegen missachten, so besteht mit großer Wahrscheinlichkeit ein erhebliches Potenzial, als Radfahrer zu verunglücken. Gerade diese Botschaft muss den Verantwortlichen nahe gebracht werden. Baulich unzureichende Radwege, womöglich noch als benutzungspflichtig ausgeschildert, werden laut dieser Studie schnell zu „Radfahrerfallen“. *Martin Glas*



Die komplette Studie gibt es bei der BAST in gedruckter Form.

[www.bast.de Publikationen Berichte der BAST, Unterreihe Verkehrstechnik: V184]

Parlamentarischer Abend im Landtag

Radverkehr weckt Interesse der Abgeordneten

Nicht nur für den ADFC Bayern war der parlamentarische Abend zum Radverkehr im Bayerischen Landtag am 18. Juni eine Premiere. Auch die eingeladenen Fraktionsvorsitzenden und Mitglieder der Ausschüsse für Staatshaushalt, Inneres, Wirtschaft und Verkehr, Umwelt und Gesundheit sowie Bildung, Jugend und Sport konnten sich erstmals kompetent über den Radverkehr informieren. Trotz vielfältiger anderer Verpflichtungen in dieser Plenumswoche haben zwei Fraktionsvorsitzende und Mitglieder von allen fünf Ausschüssen teilnehmen können. Wir werden nach der Sommerpause die Fraktionen bitten, eine Dialogrunde „Radverkehr“ einzurichten. Für das kommende Frühjahr beabsichtigen wir eine Parlamentarier-Radtour mit Start und Ziel im Landtag.

Mit diesem ersten parlamentarischen Abend wollten wir mit den Landtagsabgeordneten einen Gedankenaustausch in Gang bringen, wie der Radverkehr seitens des Freistaats Bayern noch wirksamer gefördert werden kann. Einleitend haben wir in einer Präsentation die Potentiale des Radverkehrs aufgezeigt und mehrere Bereiche angesprochen, für die wir verkehrspolitische Umsetzungen für notwendig halten, damit der Radverkehr im Gesamtsystem vernetzter Mobilität, ob im Alltag oder in der Freizeit, einen wirkungsvolleren Platz bekommt.

Unser Hauptanliegen war das Leitthema unserer diesjährigen Landesversammlung: Die Potentiale der Nahmobilität besser zu nutzen. Dies ist ja auch ein verkehrspolitisches Ziel der Staatsregierung. Im Hinblick auf das

bei Wirtschaftsminister Zeil bereits terminierte Gespräch haben wir konkret die Vorgabe von Fahrradmitnahmekapazitäten bei künftigen Streckenausschreibungen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gefordert. Außerdem haben wir an Hand des derzeitigen bayerischen „Flickerteppich“ bei den

Fahrradtarifen die Abgeordneten davon überzeugen wollen, dass sich die Staatsregierung an den Kosten der Fahrradmitnahme im SPNV angemessen beteiligt. Wir halten dies verkehrspolitisch für geboten, um mit landesweit einheitlichen und transparenten Tarifen den Radverkehr mit dem ÖPNV noch besser zu verknüpfen.

War die Plenumsdiskussion noch eher nach der Art des Hauses, eröffneten die anschließenden Gespräche bei einer Brotzeit und nach animierenden Pedelec-Probefahrten hoffnungsvolle Perspektiven. Daraus haben sich nachträglich noch weitere Gespräche mit den Vorsitzenden der CSU- und FDP-Fraktion ergeben. Besonders erfreulich war, dass die Vorsitzenden und Stellvertreter der Ausschüsse für Staatshaushalt sowie für Wirtschaft und Verkehr unseren Vorschlag zu den Fahrradtarifen als vernünftig und durchaus überlegenwert angesehen haben.

Wir hoffen, mit allen Fraktionen und den für den Radverkehr zuständigen Ausschüssen weitere Gespräche führen zu können und wünschen uns vermehrt Beschlüsse des Hohen Hauses, die den Radverkehr stärken und die von uns propagierte neue Fahrradkultur in Bayern fördern.

HDB



Parlamentarier und ADFC im Landtag - in der ersten Reihe die Fraktionsvorsitzenden der Grünen und der SPD, Margarete Bause und Franz Maget

Verwaltungsgerichtshof bestätigt ADFC-Rechtsauffassung

In der Sache des Vorsitzenden des Kreisverbands Regensburg gegen die Stadt Regensburg wegen der Benutzungspflicht auf einem Radweg (s. die Berichte "Untergegangen im rechtsfreien Strudel zu Regensburg"



Der Radweg, um den es geht - Dokumentation mit Bildern und Original-Dokumenten unter: www.u-r.de/adfc/radweg/index.html

in der RS 2006 - 1, S. B 6 und "Regensburger Urteil wird angefochten" in der RS 2006 - 2, S. B 12) wurde am 10. August 2009 vor dem 11. Senat des Verwaltungsgerichtshofs (VGH) über die Berufung ausführlich verhandelt.

Am 14. August hat die Geschäftsstelle des VGH den Urteilstenor auf Nachfrage mitge-

teilt. Danach wird der VGH das Urteil des VG Regensburg vom 28.11.2005 zur Klage vom 25.10.2003 gegen den Bescheid der Stadt Regensburg vom 11.6.2003 sowie den Widerspruchsbescheid der Regierung der Oberpfalz vom 24.9.2003 aufheben. Die Revision wird zugelassen.

Die bei Entscheidungen dieses Berufungsgerichts eher seltene Zulassung einer Revision zum Bundesverwaltungsgericht bedeutet, dass sie zunächst nur eine vorläufige Bestätigung unserer Rechtsauffassung ist. Das vollständige Urteil mit Begründung lag uns bei Redaktionsschluss noch nicht vor. Erst daraus können wir entnehmen, aus welchen rechtlichen Erwägungen der Stadt Regensburg eingeräumt wurde, als allerletzte Instanz das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig anzurufen.

Sofern die Stadt von dieser auf einen Monat nach Zugang des Urteils befristeten Möglichkeit nicht Gebrauch macht, wird das Urteil, in dem offensichtlich zur Sache eindeutig entschieden worden ist, unmittelbar bestandskräftig. Über die Leitsätze des Urteils und die Einzelheiten der Urteilsbegründung wird in der nächsten Rundschau berichtet.

Dietmar Habermeier

- **Reparaturen aller Art und Marken**
- **Ersatzteile neu und gebraucht**
- **Große Auswahl an Gebraucht-Fahrrädern mit Garantie**

info@werkstattR18.de
www.werkstattR18.de

Die WERKSTATT R18 ist eine gemeinnützige Einrichtung der Berufsbezogenen Jugendhilfe (BBJH) und Fördermitglied im ADFC.

WERKSTATT R18

Wallensteinplatz 2 Rgb.
80807 München-Milbertshofen
Telefon 089/35 89 19 - 0
Telefax 089/35 89 19 - 29



Mit aktueller Lichttechnik sehen und gesehen werden

Bei Dunkelheit ohne Licht zu radeln ist riskant. Der ADFC startet deshalb vielerorts auch dieses Jahr wieder Beleuchtungsaktionen und informiert an Infoständen über eine zeitgemäße Lichttechnik. Im Rahmen der Aktionen bietet er außerdem eine kostenlose Überprüfung der vorhandenen Fahrradbeleuchtung an. Kleine Schäden lassen sich dabei oft sofort an Ort und Stelle beheben. Hauptursache für den Ausfall der Lichtanlage ist eine Unterbrechung des Stromkreises. Für alle, die sich selbst auf Fehlersuche begeben wollen, gilt es also als erstes die Steckverbindungen am Dynamo und den Leuchten zu überprüfen, ob sie fest sitzen. Schwachpunkt bei der üblichen einfachen Verkabelung sind auch die korrosionsanfälligen Verbindungsstellen zum Rahmen, über den der Stromkreis geschlossen wird. Besser ist hier eine doppeladrigte Verkabelung.



Ein patentiertes Linsensystem fächert das Licht beim TOPLIGHT Line plus zu einem durchgängigen, brillantroten Leuchtstreifen auf, der besser gesehen werden kann

Aktuelle Lichttechnik

Nicht nur bei den Kabeln ist eine zeitgemäße Lichttechnik deutlich funktionstüchtiger als früher und dient der Sicherheit. Ein Nabendynamo läuft im Gegensatz zu traditionellen Seitenläufer-Dynamos bei allen Witterungsbedingungen und liefert so zuverlässig Strom für die Lichtanlage. Zu der gehören am besten moderne LED-Leuchten, die langlebiger sind als herkömmliche Modelle mit Glühbirnchen. Aktuelle, für den Betrieb am Nabendynamo entwickelte Hochleistungsscheinwerfer mit bis zu 60 Lux Lichtleistung lassen Modelle alt aussehen, die sich auf die gesetzlich erforderlichen 10 Lux beschränken. Galt im Vorjahr

für einen dieser Scheinwerfer, den damals neuen „Edelux“ der Firma Schmidt Maschinenbau [www.nabendynamo.de], aufgrund der großen Nachfrage noch eine Lieferzeit von 27 Wochen, so ist er inzwischen ab Lager lieferbar.

Schon länger Standard sind LEDs im Rücklicht. Eine Standlicht-Funktion lässt diese auch ohne Stromzufuhr für einige Minuten nachleuchten, ein Vorteil beim Stehen an der Ampel. Ganz neu in diesem Herbst ist ein Rücklichtmodell, bei dem von hinten heranahenden Fahrzeugen in einer Lichtleiste vertikale Streifen entgegenleuchten – das „Toplight Line plus“ der Firma Busch & Müller [www.bumm.de]. Anders als das typische punktförmige LED-Leuchten erlaubten die Lichtstreifen Rückschlüsse darüber, wie schnell man sich dem Rad näherte, so der Hersteller. Realisiert wird das Leuchtband mit Hilfe eines Linsensystems, das das Licht zweier LEDs zweimal reflektiert – bis hin zu den Rändern des Rücklichts, so dass das Licht auch seitlich abstrahlen kann.

Die Ausrede „schlechte Technik“ gilt also nicht mehr, wenn das Licht am Fahrrad nicht funktioniert. Klar ist aber auch, dass eine hochwertige, für den Alltagseinsatz bei jedem Wetter taugliche Lichttechnik ihren Preis hat. Die eigene Sicherheit sollte einem das aber allemal wert sein.

tsr

Der ADFC checkt vielerorts die Fahrradbeleuchtung. Eine Übersicht entsprechender Aktionen finden Sie unter: www.adfc-bayern.de/beleuchtung-terme.htm

Vorfahrt fürs Rad

Neue Artikelserie im „Nürnberger Stadtanzeiger

Unter dem Titel „Vorfahrt fürs Rad“ ist im „Nürnberger Stadtanzeiger“ am 29. Juli eine neue Artikelserie zum Thema Radfahren gestartet. Mit der Serie will der Stadtanzeiger darauf hinweisen, dass es gute Gründe gibt, um häufiger mit dem Fahrrad unterwegs zu sein. Der ADFC Nürnberg hat diese Artikelserie dem Stadtanzeiger vorgeschlagen und bei der Erarbeitung der Themen mitgewirkt.

Damit knüpft der Stadtanzeiger an seine erfolgreiche Serie „Radfahren – sicher & fair“ an, die vor zwei Jahren in Zusammenarbeit mit dem ADFC Nürnberg entstanden ist und bundesweit ein positives Echo hervorgerufen hat. Während damals der Schwerpunkt auf dem richtigen Verhalten im Straßenverkehr lag, soll nun Lust aufs Radfahren gemacht werden. Im zweiwöchentlichen Rhythmus werden den Leserinnen und Leser des Stadtanzei-

gers Appetithappen serviert, die zum Radfahren motivieren. So sind bisher Artikel zu den Mobilien Bürgerversammlungen des Nürnberger Oberbürgermeisters, zu ausgefallenen Fahrrädern und Porträts von Radfahrern erschienen, die überwiegend ganz auf ein motorisiertes Fahrzeug verzichten. Weitere Artikel wie z.B. zu den Themen „Aufräumen mit Vorurteilen – Was ist dran u.a. am schlechten Wetter, an der Zeit, an Entfernungen?“ und „Rechenmodelle – was kostet welches Verkehrsmittel?“ folgen.

Die Artikel sind neben der gedruckten Fassung natürlich auch im Internet verfügbar:

www.nn-online.de/thema.asp?thema=734
 und www.adfc-nuernberg.de (Punkt „Aktuelles“).
Jens Ott



Innenminister Hermann lässt Kompendium zum Radverkehr erstellen

Innenminister Joachim Herrmann hatte am 2. Juli Abgeordnete, Vertreter von Kommunen und Verbänden sowie Fachleute aus Forschung, Wissenschaft und Wirtschaft zur Auftaktveranstaltung „**Radverkehrshandbuch – Radlland Bayern**“ nach Bayreuth eingeladen. In seinem Eingangsstatement stellte er u.a. heraus: "Unser Ziel ist es, die positive Einstellung zum Fahrrad noch weiter zu verbessern und die Potenziale, die der Radverkehr bietet, voll auszuschöpfen. Deshalb wollen wir ein Radverkehrshandbuch mit dem Titel "Radlland Bayern" auflegen, das alle Bereiche des Radverkehrs einbezieht. Es wird den Baulastträgern für die Radwege ebenso wie den Radfahrern als Nachschlagwerk dienen. Es soll zugleich Anregungen für Verbesserungen und für neue Wege geben." Anschließend haben sieben Referenten ihre Vorstellungen und Lösungsansätze zu verschiedenen Bereichen des Radverkehrs in Kurzstatements aufgezeigt. Die Referenten wie vor allem auch die Zuhörer wurden gebeten, in einem Rückmeldebogen die für besonders wichtig angesehenen Themen für das Radverkehrshandbuch, ihre Erfahrungen bzw. vertieften Kenntnisse hierzu sowie ihre Mitwirkungsmöglichkeiten der Obersten Baubehörde mitzuteilen. Der ADFC- Beitrag kann, wie auch das Statement von Minister Herrmann und die Kurzfassungen der Referenten-Statements, auf der ADFC Bayern Webseite eingesehen werden.

HDB

Eigenständige Mobilität von klein auf fördern

Kinder sollen den Weg zur Schule oder zum Kindergarten so oft wie möglich mit eigener Muskelkraft zurückzulegen, also zu Fuß, mit dem Roller oder mit dem Fahrrad. Das empfiehlt der ADFC Bayern den Eltern zu Beginn des neuen Schul- und Kindergartenjahres. Denn mehr Bewegung tut not. Eltern sollten ihre Kinder dabei allmählich an eine sichere Beherrschung

des Fahrrads und der Gefahren des Straßenverkehrs heranzuführen. Dem Alter und Entwicklungsstand des Kindes entsprechend führt der Weg über die

Jahre vom Transport in Kindersitz oder Anhänger über Roller oder Laufrad bis hin zum eigenen Kinderrad.

Wie eine aktuelle Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV) zeigt, haben sich die Fähig- und Fertigkeiten von Kindern im Grundschulalter beim Radfahren im Vergleich zu einer Vorgängerstudie von 1997 weiter verschlechtert. Immer weniger Kinder beherrschten wichtige Alltagssituationen des Radfahrens, beispielsweise das Spurhalten beim Blick zur Seite oder nach hinten, so die Studie. Als Ursache dieser psychomotorischen Defizite nennt die UDV Bewegungsmangel.

Abnahme der eigenständigen Mobilität

Für viele Kinder hat die eigenständige Mobilität in den vergangenen Jahren abgenommen. Sie werden vermehrt mit dem Auto zur Schule oder in den Kindergarten gefahren. Eine der für die UDV aus seiner Studie resultierenden Empfehlungen lautet denn auch folgerichtig: Eltern sollten ihre Kinder nicht mit dem Auto zur Schule bringen, sondern zu Fuß. Der ADFC ergänzt Roller und Fahrrad als weitere Möglichkeiten. Dazu ADFC-Landesvorsitzender, Hans-Dieter Berg: „Für die Kinder ist das nicht nur ei-

ne gute Möglichkeit, sich jeden Tag zu bewegen. Wenn sie den Weg zur Schule bzw. zum Kindergarten in Begleitung selber gehen oder erfahren, sammeln sie gleichzeitig schon frühzeitig praktische Erfahrungen im Alltagsverkehr.“ Dies sei praktische Verkehrserziehung - ganz nebenbei. Zudem werde gleichzeitig der motorisierte Verkehr

im Umfeld von Kindergärten oder Schulen verringert, was wieder zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitrage.

Mehr Lernspaß durch Bewegung

Viel Bewegung nützt außerdem nicht nur der motorischen Entwicklung eines Kindes, sie fördert zugleich auch sein Selbstbewusstsein. Beides wirkt sich positiv auf die Anlage neuronaler Vernetzungen im Gehirn aus, was die Lernfähigkeit und Freude am Lernen fördert. Diese Zusammenhänge belegen wissenschaftliche Untersuchungen.

Notwendigkeit einer umfassenden Mobilitätspädagogik

In Bayern sieht der ADFC über den schon lange praktizierten schulischen Fahrradunterricht in der 4. Klasse hinaus noch erhebliche Potenziale: Eine frühzeitig begonnene und umfassende Mobilitätspädagogik kann eine umweltbewusste Mobilitätskultur schon von klein auf wecken und fördern. Dazu Hans-Dieter Berg: „Wir müssen unsere Kinder zum einen dazu befähigen, später verantwortungsbewusst und sicher am Verkehr teilzunehmen. Genauso wichtig ist es aber auch, dass sie später einmal das eigene Mobilitätsverhalten bewusst wahrnehmen und gestalten und so an der Schaffung einer sozial- und umweltverträglichen Verkehrswelt mitwirken. Auch für die Mobilitätspädagogik gilt: Was Hänschen lernt, verlernt Hans nimmermehr!“

tsr



Links mit Hintergrundinfos zu diesem Thema finden Sie auf www.adfc-bayern.de/schulanfang.htm

ADFC regt bessere Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV an Gespräch bei Wirtschaftsminister Martin Zeil

Am 24. August konnte der ADFC Bayern dem bayerischen Wirtschaftsminister Martin Zeil seine Anliegen und Bitten zur verbesserten Verknüpfung von Radverkehr und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Bayern vorstellen und besprechen. Zum einen haben wir gebeten, dass die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) allen neuen Streckenausschreibungen im SPNV auch Kapazitäten für eine bedarfsgerechte Fahrrad-

freundlicherer Verkehrsmittel auszuüben und Mobilität auch für Bevölkerungskreise zu gewährleisten, die nicht mit dem Autofahren.“ (vgl. dazu www.bayern-takt.de).

Fahrradkapazitäten bei Streckenausschreibungen vorgeben

Minister Zeil war die bisherige Vorgehensweise der BEG nicht bekannt, bei der in den Ausschreibungen wohl Mehrzweckabteile, aber ohne weitere Konkretisierungen vorgegeben wurden. Dies führte wiederholt dazu, dass die Bieter mit kleineren Mehrzweckabteilen und dadurch größerem Sitzplatzangebot die Ausschreibung für sich entscheiden konnten. Die dann zum Einsatz kommenden Zugarnituren haben eine Laufzeit von zwanzig Jahren!

Wir haben dargelegt, dass nur mit einer konkreten Vorgabe von bereitzustellenden Fahrradkapazitäten



Erfreut über die erste Gesprächsrunde: Wolfgang Slama, Hans-Dieter Berg, Minister Martin Zeil und Frank Wessel (v.l.n.r.)

mitnahme vorgibt. Zum anderen haben wir vorgeschlagen, dass sich die Staatsregierung bei den Fahrradentgelten der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) beteiligt, um landesweit einheitliche Fahrradtarife zu ermöglichen. Mit den in einem Schreiben zusammengefassten ADFC Anliegen konnten die wesentlichen Inhalte des Leitthemas unserer diesjährigen Landesversammlung am 13. März in Ingolstadt (s.a. Rundschau 2009-2, S. B4-B6) dem zuständigen Ressortchef der Staatsregierung zur Umsetzung vorgeschlagen werden. Unsere Anliegen decken sich zudem weitgehend mit den Zielen bayerischer Verkehrspolitik, die u.a. besagen, „durch Förderung des öffentlichen und des nicht-motorisierten Verkehrs eine Lenkungswirkung zugunsten umwelt-

in den Streckenausschreibungen für den SPNV die am Wettbewerb teilnehmenden Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtet sind, die für den Betrieb der Fahrradmitnahmen erforderlichen Vorkehrungen in den Zügen in einem bestimmten Umfang vorzusehen und aufrecht zu erhalten (Betriebspflicht). Eine konkrete Kapazitätsvorgabe gewährleistet auch erst eine realistische Preisfindung im freien Wettbewerb.

Minister Zeil zeigte sich unserer Bitte aufgeschlossen, der BEG zur Auflage zu machen, allen künftigen Streckenausschreibungen des SPNV auch Kapazitäten für eine bedarfsgerechte Fahrradmitnahme vorzugeben. Er hat den zuständigen Sachgebietsleiter gebeten, unseren Vorschlag zu prüfen und ihm zu berichten.

Landesweit einheitliche Fahrradtarife durch Beteiligung der Staatsregierung

Anhand einer Übersichtskarte für Bayern haben wir Minister Zeil veranschaulichen können, dass sich im Radland Bayern die Radfahrer bei den Fahrradtarifen mit einem unübersichtlichen „Flickerteppich“ zu Recht finden müssen. In den vier Verbundgebieten (VG) Augsburg, München, Nürnberg und Würzburg kostet die Fahrradmitnahme im Mittel nur 2,50 Euro. Im VG Aschaffenburg ist sie sogar unentgeltlich, wie auch in den Bayern umgebenden Bundesländern Sachsen, Thüringen, Hessen und Baden-Württemberg (teilweise), weil diese Landesregierungen die Kosten pauschal den EVU erstatten.

Die für Bayern von der DB Regio zum 1. April dieses Jahres eingeführte Tarifstruktur beim SPNV hat zwar die schon lange geforderte Kostenvergünstigung für Familien und für Kurzstrecken – leider etwas kurz gegriffen – gebracht. Diese neue Tarifstruktur hat aber die Fahrradtarife nicht vereinheitlicht, da sie außerhalb der Verbundgebiete 4,50 Euro kostet. Ausgenommen sind sechs Landkreise, die die Kosten wieder übernommen haben. Minister Zeil hat der bayerische „Flickerteppich“ nachdenklich gestimmt. Wir haben daraufhin herausgestellt, dass der ADFC Bayern es verkehrspolitisch für geboten hält, mit einheitlichen und kostengün-

stigen Fahrradtarifen die Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV auch in Bayern weiter zu verbessern. Um dies baldmöglichst zu erreichen, haben wir Minister Zeil gebeten, im nächsten Doppelhaushalt einen Betrag für die Beteiligung des Freistaates Bayern an den über 2,50 Euro liegenden Kosten für die Fahrradmitnahme im SPNV einzustellen und mit den EVUs pauschal abzurechnen. Damit könnte der Fahrradtarif landesweit auf 2,50 Euro begrenzt werden. Er sollte auch weiterhin zumindest eine Familienkomponente enthalten.

Wir haben Minister Zeil weiterhin über unseren parlamentarischen Abend am 18. Juni 2009 informiert, bei dem wir auch dieses Fahrradtarifmodell allen Landtagsfraktionen vorgestellt hatten. In nachfolgenden Gesprächen mit den Vorsitzenden der CSU- und FDP-Fraktion sowie den Vorsitzenden der Ausschüsse für Staatshaushalt und für Wirtschaft und Verkehr wurde unser Vorschlag als vernünftig und überlegenswert angesehen.

Da bei dem Gespräch keine belastbaren Zahlen zur Verfügung standen, konnte Minister Zeil unsere Bitte nur zur Kenntnis nehmen. Wir haben ihm zum Abschluss des Gesprächs ein Schreiben mit unseren Anliegen und Bitten übergeben. Wir hoffen auf eine befürwortende Antwort. *HDB*



GRONARD
metallbau & stadtmobiliar gmbh

**MODERNE LÖSUNGEN
IN STAHL.**

Fahrradparker Überdachungen Stadtmobiliar

Fa. Gronard · Telefon 089. 670 10 15
Bayerwaldstraße 23 · 81737 München
info@gronard.de · www.gronard.de

- ▶ TYP KAPPA® Fahrradparker, ADFC-geprüft und empfohlen (Prüf-Nr. Q9610)
- ▶ BWA-bausystem® Überdachung, transparent

Jubiläumsjahr 2009: 20 Jahre BR-Radltour

Eigentlich kaum zu glauben, die BR-Radltour feiert ihren 20sten Geburtstag. Sie rollt und rollt. Das größte mehrtägige Fahrradereignis seiner Art in Europa, Massen-event, rollendes Volksfest, Kulturveranstaltung, Kontaktbörse und Medienspektakel.

Vor 20 Jahren war man da ziemlich skeptisch. Die meisten gaben ihr für ein zweites Mal kaum eine Chance. Zu schwierig die Logistik, die damals 800 Radlerinnen und Radler sicher durch das Land zu geleiten, zu verköstigen und unterzubringen. Wie würden die Städte und kleineren Orte reagieren, wie die Teilnehmer auf die schier unglaublichen Zumutungen in den Massenquartieren? Der Bayerische Rundfunk, der ADFC, die Polizei und das THW registrierten fast ungläubig die



Der ADFC Infostand

Begeisterung der Radler und den heftigen Wunsch nach Wiederholung.

Professionelle Planung

Heute läuft die Tour nach einem seit Jahren bewährtem Schema ab. Nach dem gemeinsamen Frühstück und der Aufwärmgymnastik bei fetziger Musik gibt es organisatorische Durchsagen und das Briefing für die Etappe. Punkt 9 Uhr bläst Kradfahrer Erwin von der Würzburger Polizei mit seiner Trompete das Startsignal, und der Radlerwurm setzt sich mit ohrenbetäubendem Geklingel unter dem Beifallklatschen der Einheimi-



Start in Donauwörth

schen in Bewegung. Nach 20 bis 30 Kilometern wartet das Team von Adelholzener mit kostenlosen Getränken. Etwa 4000 Flaschen pro Tag fließen durch die durstigen Kehlen. Während der etwa 1 1/2-stündigen Mittagspause liegt die Versorgung bei den Gastgeber-Städten. Bei einer längeren Nachmittagsetappe tritt nochmals Adelholzener auf den Plan. Zwischen 16 und 17 Uhr läuft die Radlerschlange zur schmissigen Blasmusik einer örtlichen Kapelle im Zielort ein und wird sofort auf die einzelnen Quartiere verteilt. Jeder Teilnehmer hat am Abend zuvor eine spezielle Info in „seiner“ Farbe bekommen und braucht nur noch, unterstützt von Lautsprecherdurchsagen, den Quartier-Wegweisern Rot, Blau, Grün oder Gelb zu folgen. Keiner bleibt auf der Strecke zurück, wer zu sehr „schwächelt“, wird gnadenlos in den „Besenwagen“ verladen. Gemäß dem Motto: „Tagsüber radeln und abends feiern“ mischt sich die Radlgruppe dann bei der Abendveranstaltung mit bekannten Interpreten und der nächtlichen Disco unter die jeweils zwischen fünf- und zehntausend Besucher. BR, Polizei, Sponsoren und der ADFC haben dabei natürlich ihre Infostände aufgebaut.

Nichts für Warmduscher

Das Technische Hilfswerk, „der Muskel der Radltour“, hat inzwischen ganze Arbeit geleistet: 1200 Matratzen sind in Hallen von Schulen und Sportstätten ausgelegt, das dazugehörige Gepäck aufgeschichtet. Erfahre-

ne Tourenradler suchen nach einer überdachten Stelle und schlafen in frischer Luft, wieder andere reisen mit einem kleinen Zelt. Dann beginnt das Anstehen an den meist schnell erkalteten Duschen. Ein „Greenhorn“ aus der Eifel bringt es auf den Punkt: „Bei mir daheim ist die Dusche warm und die Klobrille kalt, bei der Radltour ist es umgekehrt“.

Unglaubliche Beliebtheit

Wieso nimmt man so eine anstrengende und unkomfortable Reise klaglos, sogar gerne, in Kauf? Auch heuer wollten etwa 4000 Leute mitfahren, nur 1200 konnten ausgelost werden. Die Erklärung dürfte vielschichtig sein. Es melden sich nur unkomplizierte Zeitgenossen, die „der Spaß an der Freud“ den heimischen Komfort nicht vermissen läßt. Man fühlt sich als Mitglied einer verschworenen Schicksalsgemeinschaft, die etwas ganz Besonderes erlebt. Da bleiben Freund- und Liebschaften, sogar Radltour-Ehen nicht aus.

Vielleicht möchte man auch die Begeisterung der Bevölkerung der durchradelten Landstriche nicht missen. Lautes Klatschen, Begrüßungsplakate, Jubelrufe, Blasmusik. Oft stehen die begeistertsten Zuschauer in mehreren Reihen hintereinander und über die Zieleinfahrt wird in Radio, Fernsehen und den örtlichen Medien berichtet. „Giro-feeling für Normalradler“ hat es einmal einer genannt.

Fazit

Wolfgang Slama, Geschäftsführer des ADFC Bayern und „logistisches Hirn“ der BR-Radltour, zieht nach 20 Jahren Bilanz: In fast 500 Städten und Gemeinden hat die Tour mittlerweile Station gemacht und dabei knapp 12.000 Kilometer kreuz und quer durch Bayern zurückgelegt. Die Radltour ist das Werbe-Event für das Radeln in Bayern schlechthin. Politiker, wie der Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee, der bayerische Innenminister Joachim Herrmann und der Staatssekretär im Bayerischen Ministerium für Unterricht und Kultus, Marcel Huber, identifizieren sich mit der Radltour und fahren mit - letztere sogar eine ganze Tages-



ADFC Landesvorsitzender Hans-Dieter Berg, Innenminister Joachim Herrmann, Wolfgang Slama und "Polizeitrompeter" Erwin Kopp



Zielankunft in Neumarkt Opf.



Mittagspause in Gerolzhofen. Gut gelaunt bei gutem Wein: Wolfgang Slama, stell. ADFC Bundesvorsitzende Heidi Wright, Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee und Bürgermeisterin Irmgard Kramer

etappe - und versprechen, sich für die Belange der Radler zu engagieren. Tiefensee will in anderen Bundesländern Nachahmer sehen und dem Radverkehr in den Städten Vorrang geben. Herrmann will Bayern zum Fahrradland Nummer eins in Deutschland machen, Huber in den Schulen das Fahrrad stärker thematisieren. Die Tourteilnehmer hören so etwas gerne. Sogar der Weihbischof von Würzburg, Ulrich Boom, ist eine halbe Etappe mitgeradelt. *Fotos und Text von Erik Doffek*

Mit dem Rad über die Alpen Die leichtesten Routen nach Südtirol

Der Erfolg der ADFC-Radfernfahrt München-Cesenatico und zahlreicher Transalp-Touren-Angebote zeigt es: Der Gedanke, mit dem Rad die Alpen zu überqueren, fasziniert und begeistert Radlfreunde mehr denn je. Für Rennradler heißen die Herausforderungen auf dem Weg nach Süden z.B. Timmelsjoch oder Großglockner, für Mountainbiker Pfitzcher Joch oder Birnlücke. Aber man muss keine ausgewiesene Sportskanone sein, um eine Alpenüberquerung zu schaffen. Mit dem Brenner und dem Reschenpass gibt es zwei vergleichsweise leichte Übergänge über den Alpenhauptkamm, die aufgrund ihrer Höhenlage (bis 1500 m) den Großteil des Jahres über problemlos befahrbar sind. Die Vor- und Nachteile beider Routen für Reiseradler werden im folgenden beschrieben.

Ausgangspunkt beider Routen ist das Inntal, dass durch den gleichnamigen Radweg hervorragend erschlossen ist. Vom Chiemgau aus kommend empfiehlt es sich, dem Inn gleich flussaufwärts Richtung Innsbruck zu folgen.

Von Oberbayern aus gibt es zwei Möglichkeiten: Variante 1 führt über Lenggries, Sylvensteinsee und Achensee nach Jenbach ins Inntal. Abschnittsweise muss man dabei auf stark befahrener Straße radeln. Etwas angenehmer ist die westlichere Variante über Mittenwald und Leutasch mit steiler Abfahrt nach Telfs.

Schwieriger gestaltet sich die Anfahrt aus Richtung Allgäu. Von der Befahrung der Fernpass-Bundesstraße ist vor allem wegen des Schwerlastverkehrs abzuraten. Von Mai bis Oktober wird zwischen Biberwier und Nassereith ein Bustransfer für Radler angeboten (infos unter: www.viaclaudia.org)

Die Streckenführung auf der alten Via Claudia Augusta über den Pass eignet sich nur für Mountainbiker. Als Alternative bietet sich die weiträumige Umfahrung über Ehrwald und Garmisch nach Mittenwald an.

Von dort wie bereits geschildert über Leutasch ins Inntal.

Route 1: Brenner (1374 m)

Diese Route ist von österreichischer Seite aus leider noch nicht für Radler erschlossen. Die Brenner-Bundesstraße ist von Innsbruck über Matrei bis hinter Steinach gut ausge-



Bald durchgehend: der neue Radweg über den Brenner bis Bozen

baut und auch aufgrund der mäßigen Steigung trotz des Verkehrs und einiger Lkws gut zu befahren. Alternativ kann ab Innsbruck Sportstadion bis Matrei auf der alten Römerstraße über Patsch und Ellbögen geradelt werden. Diese verwinkelte Route ist landschaftlich schöner, wird aber mit mehr Höhenmetern erkaufte. Es herrscht weniger Verkehr und man hat eine tolle Sicht bis ins Stubeital. Allerdings hat es enge unübersichtliche Stellen, an denen man sehr aufpassen sollte. In Matrei führt die Route wieder auf die Bundesstraße. Hinter Gries kommt das einzig steile Stück: hat man den



etwa 1 km langen Anstieg mit 10 % Steigung bewältigt, hat man es auch schon geschafft. Auf italienischer Seite wird zwischen Brenner und Sterzing an einem Radweg gebaut, der überwiegend auf der ehemaligen Bahntrasse verläuft. Im nächsten Jahr soll dieser Abschnitt fertig gestellt werden. Bis dahin muss man noch auf der gut ausgebauten Bundesstraße bis Sterzing abfahren. Am Ortsende von Sterzing wechselt man auf den Eisacktal-Radweg. Auf den ersten 20 Kilometern bis Franzensfeste gilt es noch einige ruppige Gegenanstiege zu bewältigen. Auf der Abfahrt nach Brixen folgt noch eine kritische Stelle. Umständlich und auf Umwegen wird man auf holprigem Wald- und Schotterweg zum Ortsrand von Brixen geleitet. Sobald man die Altstadt erreicht hat, hält man sich immer auf der westlichen Uferseite der Eisack. Hinter Brixen rollt es dann problemlos. In Kollmann beginnt eine echte Traumstrecke: Bis Karneid am Rande von Bozen radelt man knapp 20 km auf einer idyllischen alten Bahntrasse. Dank guter Radwegweisung radelt es sich bequem

durch das Nadelöhr Bozen. Unterhalb der Burg Sigmundskron gelangt man schließlich auf den Etschtal-Radweg.

Route 2: Reschenpass (1508 m)

In Landeck beginnt auf der Westseite des Inns ein Radweg in Richtung Prutz. Die ersten Kilometer bis kurz vor Fließ sind heuer asphaltiert worden, so dass es sich bis Prutz angenehm und weitgehend autofrei radeln lässt. Ab Prutz geht es auf verkehrsarmen Nebenstraßen weiter bis zur Kajetansbrücke kurz hinter Pfunds. Die von hier aus weiterführende Via Claudia-Route nach Nauders eignet sich nur für Mountainbiker. Die Bundesstraße mit Schwerlastverkehr und drei längeren Tunneln sollte man besser meiden.

Die Alternative: An der Kajetansbrücke der Bundesstraße Richtung Schweiz bis Martina folgen. Der Verkehr hält sich hier in Grenzen, dafür hat man schöne Blicke auf den Inn. In Martina links abbiegen, es folgt ein 6,5 km langer Anstieg zur Norbertshöhe



Radweg am Reschensee

(1465 m). Ein Kilometer hinter der Passhöhe ist Nauders erreicht. Bis zum Reschenpass sind von Nauders aus nur noch etwa 150

Fortsetzung von B13

Höhenmeter zu bewältigen. In Reschen empfiehlt es sich, den neuen Radweg auf der Westseite des Sees zu benutzen. Die nächsten etwa 90 Kilometer bis Meran führen nunmehr über Radwege und Verkehrsarme Nebenstraßen. Entlang der Etsch wurden in den letzten Jahren viele Kilometer neue Radwege angelegt. Das kräftezehrende, ständige Auf und Ab durch die vielen Obstplantagen gehört der Vergangenheit an.

Kurz vor Meran, zwischen Algund und Töll, folgt nochmals eine rasante Abfahrt. Im April wurde dieses neue Stück Radweg mit sieben Kehren eingeweiht. Dann gilt es genau auf die Radwegweisung zu achten. Nach etwa zwei Kilometern mit vielen Richtungsänderungen ist Meran durchquert. Jetzt geht es bis Bozen wieder autofrei an der Etsch entlang. Nur für drei Kilometer zwischen Sinich und Burgstall ist noch ein Abschnitt auf verkehrsreicher Straße.

Fazit: Für eine Alpenüberquerung von Bayern aus ist die Reschenpass-Route die empfehlenswertere. Für den Rückweg bieten sich beide Varianten an. *Stefan Beckmann*


Infos zum öffentlichen Nahverkehr entlang der Routen: Von Mai bis Oktober verkehren zwischen Landeck und Nauders

Landesweite Termine

- | | |
|----------------|--|
| 20.-22.11.2009 | Landesaktivenseminar in Hersbruck |
| 22.12.2009 | Erscheinungstermin ADFC Rundschau 2010-1 |
| 13.3.2010 | Landesversammlung in Würzburg |

Vorschau

- | | |
|-----------------|--|
| 15.5.-24.5.2010 | ADFC Radfernfahrt München - Cesenatico |
|-----------------|--|

 www.adfc-bayern.de/rundschau.htm
Rundschau online. Dort finden sich Hinweise für Inserenten zu Mediadaten und Anzeigen. Auch das elektronische Rundschau Archiv (ab 2001) ist dort abrufbar.

Postbusse, die Räder transportieren. Mehr unter: www.viaclaudia.org
Im Vinschgau verkehren Züge mit Radmitnahme zwischen Mals und Meran.

Innsbruck - Brenner sowie Brenner - Bozen verkehren Nahverkehrszüge mit Fahrradmitnahme. Dieser Artikel mit mehr Bildern, Infos und Links unter:

www.adfc-bayern.de/rs-2009-4.htm

Impressum: ADFC-Rundschau, 19. Jahrgang, Heft 2009-4, Oktober-Dezember 2009

Die ADFC-Rundschau erscheint viermal jährlich. Das Jahresabonnement kostet 8,00 Euro (bei Postbezug). Für Mitglieder des ADFC Bayern ist der Preis inklusive Postversand im Mitgliedsbeitrag enthalten. Herausgeber: ADFC Landesverband Bayern e.V., Landwehrstr. 16, 80336 München, Tel. 089 - 55 35 75, Fax 089 - 5 50 24 58.

Email: kontakt@adfc-bayern.de - die Landesgeschäftsstelle ist Montag-Freitag von 9:00 - 12:30 Uhr und 13:30-16:30 Uhr telefonisch erreichbar. - Redaktionsanschrift: ADFC Bayern, Hubert Ströhle (V.i.S.d.P.), Landwehrstr. 16, 80336 München

Redaktion: Bayernteil: Hans-Dieter Berg [HDB], Traudl Schröder [tsr], Wolfgang Slama [WS], Hubert Ströhle [HS] (Redaktion und Layout) (rundschau@adfc-bayern.de); Regionalteil Altbayern: Hubert Ströhle [HS] (rundschau-altbayern@adfc-bayern.de) /Stefan Beckmann (Layout); Regionalteil Franken: Klaus Vogel, Dr. Ute Biegelmann, Albrecht Steindorff [AS] (rundschau-franken@adfc-bayern.de); Regionalteil Schwaben: Dr. Ute Biegelmann (Layout)(rundschau-schwaben@adfc-bayern.de) Druck: Hansa Print, Thalkirchenstr. 72, 80337 München

Neues ADFC Design

Umstellung bis Ende 2010

Ein Workshop auf dem ADFC-Forum im März 2008 sowie Umfragen in Bundeshauptausschuss, Fachausschüssen und Landesgeschäftsstellen zeigten, welche Schwierigkeiten die Nutzung des bisherigen Logos aus den 80er Jahren mit sich bringt. Bei der Produktion von Werbemitteln, Anzeigen und Stoffbannern für Messen kam es regelmäßig zu Problemen in der Wiedergabe - insbesondere beim sehr kleinen Abdruck des Logos, aber auch bei großformatigen Bannern blieb die gewünschte Wirkung aus. Stand das Logo bei Kooperationen mit Partnern in „optischer Konkurrenz“ zu anderen Logos, ging es fast unter. Im November 2008 präsentierte der Bundesvorstand aus einem Agenturwettbewerb erste Entwürfe auf der Bundeshauptversammlung. Rund 400 ADFC-Aktive beteiligten sich anschließend an einem Stimmungsbild und gaben ihr Votum zu den einzelnen Entwürfen. Im Januar 2009 hat der Bundesvorstand das modifizierte Logo dem Bundeshauptausschuss präsentiert. Es steht für einen selbstbewussten, sehr aktiven Verein, in dem sich Menschen gerne erfolgreich engagieren. Im Juli 2009 dann verschickte die Bundesgeschäftsstelle CDs, die erste Dokumente enthielten, mit denen man das neue Logo ausprobieren kann. Inzwischen tauchen erste Webseiten und Druckerzeugnisse von Kreisverbänden auf, die das neue Logo enthalten.



Dabei dauert die Umstellungsphase laut Umstellungsfahrplan noch über ein Jahr - bis Ende 2010. Zudem fehlen noch Angaben zum möglichst einheitlichen Einsatz des Logos, der Platzierung und den Größenangaben. Die bisherige uneinheitliche Anwendung des Logos könnte im Zuge der Umstellung stark reduziert werden. Dazu bedarf es aber noch eines sogenannten Corporate-Design-Handbuchs, das über alle relevanten Angaben verfügt, um ein einheitliches Auftreten nach innen und außen auch in einem so heterogenen Verband wie dem ADFC zu gewährleisten.

Auch im ADFC macht sich zunehmend die Kenntnis breit, dass die Wirkung und Durchschlagskraft eines Verbands nicht nur von guten Inhalten abhängt, sondern auch von der Professionalität der Präsentation. Deshalb ist es auch in der Umstellungsphase gar nicht wichtig, möglichst schnell zu sein, sondern besser etwas mehr Zeit darauf zu verwenden sich zu überlegen, wie man einen professionellen einheitlichen Auftritt hinbekommt.



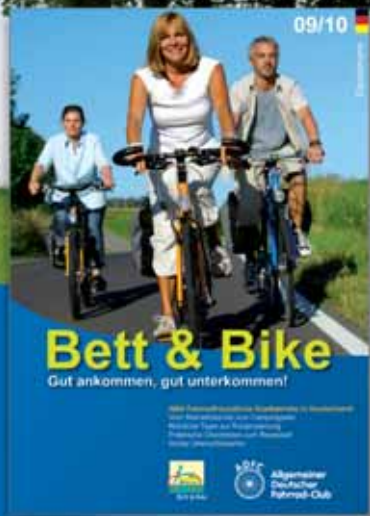
Das neue ADFC Design im Webauftritt

Die Dokumente und Vorlagen im Aktivenbereich des Bundesverbands von adfc.de werden zunehmend verbessert und erweitert. Aktive, die Probleme oder ungelöste Fragen mit dem Logo und dessen Anwendung haben, können sich an die Bundesgeschäftsstelle wenden oder in der Landesgeschäftsstelle an Hubert Ströhle [s. Impressum]. HS



Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club
www.adfc.de

Bett & Bike



4.800 Gastbetriebe
Fahrradfreundlich
übernachten in Deutschland

Neu ab
3/2009!

Bezug in allen ADFC-Infoläden

Direkt bestellen:
www.bettundbike.de

oder unter 0180-500 34 79 *

(10 € Versandkostenpauschale, 5 € für Mitglieder,
Überweisungsträger liegt Lieferung bei)

ADFC
ReisenPLUS

Kennen Sie schon das Komplett-Paket ADFC-ReisenPlus für Ihre Tourenplanung?
Gebündelte Radreiseinfos: Bett & Bike Übernachtungsverzeichnis, Radtourenkarten u.v.m.
Anklicken: www.adfc.de/reisenplus