

NACHRICHTEN FÜR MITGLIEDER

Liebe Leserinnen und Leser,

Radfahren an sich ist gesund und eigentlich auch nicht sonderlich gefährlich. Immer mehr, immer größere und schwerere Fahrzeuge auf den Straßen und eine noch immer nicht ausreichende Radinfrastruktur führen jedoch dazu, dass die Zahl der Radunfälle in Bayern erheblich gestiegen ist - 2023 verglichen mit 2015 um gut ein Viertel, genauer von 15.405 auf 19.455! 2023 wurden 18.145 Menschen beim Radfahren verletzt (2015: 14.039) und 85 getötet (2015: 81). Das war die höchste Zahl seit 2009 (damals: 97). Die Unfallzahlen für 2024 lagen bei Redaktionsschluss noch nicht vor, wir befürchten aber, dass auch die neuesten Zahlen Grund zur Sorge bieten werden.

Während in den Vorjahren noch bei jeder Unfallzahlen-Presskonferenz betont wurde, dass Radfahrende an zwei Dritteln der Unfälle schuld seien, haben wir in vielen Gesprächen mit Polizei und Innenminister erreicht, diese Behauptung zu korrigieren. Wir haben erklärt, dass Stürze und sog. Alleinunfälle hier die statistische Aussage massiv verfälschen. Schließlich können Insassen von 4-rädrigen Fahrzeugen beim Fahren gar nicht stürzen. Und nur weil es keine weiteren Beteiligten gab, bedeutet ein Unfall nicht, dass der/die Radfahrende an diesem Unfall „schuld“ ist. Im Gegenteil sind es oft Umstände wie verparkte Sichtbeziehungen, zu enges Überholen, schlechte Beleuchtung oder schlechter Bau und Pflege von Radwegen (nicht abgesenkte Bordsteine, Poller, Schlaglöcher, Glätte durch Blätter und Eis, etc.), die zu den Stürzen führen, aber statistisch in der Regel gar nicht erfasst werden. Wir sind sehr froh, dass dies verstanden wurde und nun nicht mehr das Narrativ des von Verkehrsminister Ramsauer erfundenen „Radlrowdys“ befeuert wird. Sicherlich haben auch die neuen „Radlstreifen“ dazu beigetragen, dass Polizeikräfte den Verkehr nun nicht mehr nur durch Windschutzscheiben erleben, sondern selbst im wahrsten Sinne des Wortes „erfahren“, wie es ist, mit dem Rad unterwegs zu sein.

Innenminister Joachim Herrmann hat im Oktober 2024 zur 4. Verkehrssicherheitskonferenz nach Nürnberg geladen und das Thema war dieses Mal 'Sicher unterwegs mit dem Fahrrad'. Der Innenminister hat zurecht betont, dass immer mehr Menschen auf Bayerns Straßen unterwegs sind und der Radverkehr als umweltfreundliche Alternative vor allem in Städten erheblich an Bedeutung gewinnt. Die gegenseitige Rücksichtnahme sei deshalb wichtiger denn je und „gerade Auto- und Lkw-Fahrer haben eine große Verantwortung gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmern wie Radfahrern“, betonte Herrmann.

Ich durfte referieren, was wir als Interessenvertretung der bayerischen Radfahrenden von Freistaat, Polizei und Kommunen erwarten. Auf dem Podium waren wir uns einig, dass wir alle gemeinsam an vielen verschiedenen Stellen ansetzen müssen, um das Radfahren noch sicherer zu machen. „Dazu gehört vor allem erheblich mehr gegenseitige Rücksichtnahme unter allen Verkehrsteilnehmenden“, so das gemeinsam gezogene Fazit.

Ehe ich nun wieder Zuschriften bekomme, dass Radfahrende sich auch oft rücksichtslos benehmen, möchte ich es gleich vorwegnehmen: Ja, es gibt – wie überall – leider auch bei Radfahrenden immer mehr Stress und unfreundliches Benehmen. Jemand, der auf der Autobahn anderen mit Lichtthupe auf die Stoßstange auffährt, wird auch kein netter Mensch, wenn er auf ein Fahrrad steigt. Ein Fahrrad kann vieles, aber keinen Charakter verbessern. Der ADFC vertritt die Interessen seiner Mitglieder von sehr jung bis sehr alt, nicht die von „Kampfradlern“. In diesem Sinne: Bitte seid nett zueinander, denkt mit und geht so mit Euren Mitmenschen um, wie Ihr es Euch von anderen auch wünscht! Das entspannt das Zusammenleben auch im Straßenverkehr!

Schließlich will ich mich an dieser Stelle als Landesvorsitzende verabschieden, denn bei der kommenden Landesversammlung möchte ich den Staffeln gerne übergeben. Sehr gerne war ich seit 2018 die Vorsitzende unseres stetig wachsenden Vereins und ich freue mich über viele Erfolge der ehrenamtlichen Arbeit. Dennoch merke ich, wie mir die Puste ausgeht und Zeit für andere Dinge fehlt – nicht zuletzt für schöne Radltouren! In zweiter Reihe und mit reduziertem Zeitaufwand bleibe ich dem ADFC Bayern aber gerne noch ein wenig erhalten, wenn Ihr mich im Mai wieder wählt.“

Herzliche Grüße und einen schönen Radlsommer!

Bernadette Felsch, Vorsitzende des ADFC Bayern



Weitere Themen in dieser Ausgabe

Verkehrssicherheit

Subjektives Sicherheitsempfinden im Fokus

Radinfrastruktur

Bike-Sharing für alle

Radtourismus

Das Goldene Pedal 2025



Zimtstern-Aktion

Am Nikolaustag gab es Backwerk für Bikefans: Als Dankeschön an alle Radfahrenden, die sich bei jedem Wetter aufs Radl schwingen, haben wir gemeinsam mit dem ADFC München auch in diesem Jahr wieder leckere Zimtsterne in der Landeshauptstadt verteilt. Auch die ADFC-Ortsgruppen in Planegg und Sauerlach waren an dem Tag aktiv und haben Zimtsterne verschenkt! Lange brauchten die Aktiven und Hauptamtlichen des ADFC nicht, um möglichst viele Menschen mit den Plätzchen zu versorgen. Denn auch im Winter sind viele mit dem Rad unterwegs. Und das auch bei nasskalten Bedingungen, wie an Nikolaus. Beim Dankeschön sagen haben wir oft gehört: „Ich fahre immer Rad!“. Diesen Menschen unseren Dank auszusprechen und mit einer kleinen Aufmerksamkeit ein Lächeln ins Gesicht zu zaubern, ist uns ein Anliegen und macht Freude. Damit noch mehr Menschen auch im Winter das Fahrrad als Verkehrsmittel ihrer Wahl nutzen, müssen die Bedingungen auf den Radwegen stimmen! Dafür setzen wir uns ein.

Fahrradklima-Test

Ob Radfahren im eigenen Ort Spaß macht oder Stress bedeutet, konnten Radfahrende in Deutschland vom 1. September bis zum 30. November 2024 per Fragebogen bewerten. Bereits zum elften Mal stellte der ADFC beim Fahrradklima-Test Fragen rund um das Fahrradklima in deutschen Städten und Gemeinden. Das Schwerpunktthema 2024, dem fünf eigene Fragen gewidmet sind, ist das Miteinander im Straßenverkehr. Wie stark beeinflussen Konflikte den Straßenverkehr? Was tun Städte und Gemeinden dafür, um das Miteinander zu verbessern? Welche Maßnahmen helfen wirklich? Die Antworten auf diese und weitere Fragen geben nützliche Hinweise, die Kommunen gezielt für Verbesserungen in der Infrastruktur nutzen können. Die Ergebnisse helfen auch, die Erfolge der Radverkehrsförderung vor Ort zu bewerten. Die Teilnahmen werden derzeit ausgewertet und die Ergebnisse im im Frühsommer im Rahmen einer Pressekonferenz veröffentlicht. Der ADFC-Fahrradklima-Test ist eine der größten Befragungen zum Radfahrklima weltweit und fand 2024 zum elften Mal statt. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr fördert den ADFC-Fahrradklima-Test aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans.



Radsternfahrt

Am Sonntag, den 18. Mai, findet wieder die Radldemo der Superlative statt: Die große Radsternfahrt! Trotz Schneefall und Eiseskälte rollten im letzten Jahr tausende Radfahrende aus der Metropolregion und aus München über autofreie Straßen und die Autobahn zum Königsplatz. Dieses Jahr setzen wir auf frühlingshaftes Wetter, wenn wir gemeinsam für besseren Radverkehr demonstrieren. Veranstaltungsablauf, Treffpunkte, Startzeiten und Streckenführung werden demnächst auf der Sternfahrt-Website bekanntgegeben: muenchen.adfc.de/sternfahrt. Blockier' dir den Termin schon mal im Kalender und mach mit uns die Sternfahrt groß!



Fokus auf subjektive Sicherheit beim Radfahren!

Wie das Sicherheitsempfinden die Verkehrsmittelwahl beeinflusst.

Henrike Rau ist Professorin für Sozialgeographie mit Schwerpunkt Nachhaltigkeit an der LMU München. In Ihrem Forschungsprojekt „RadAktiv“ hat Henrike Rau die Gruppe der Nicht-Radfahrenden erforscht. In Ihrem aktuellen Projekt „SiRa: Sicherheit im Radverkehr“ geht es um objektive und subjektive Sicherheit von Radlerinnen und Radlern.



Warum haben Sie sich auf objektive und subjektive Sicherheit fokussiert?

Mit dieser Unterscheidung möchten wir auf die hohe Relevanz subjektiver Wahrnehmungen hinweisen. Radinfrastruktur, die objektiv als sicher gilt, wird von Radfahrenden nicht zwingend als sicher wahrgenommen. Dabei spielen Faktoren wie die Einschätzung der eigenen Kompetenz, Einstellungen und persönliche Charakteristika sowie auch Erfahrungen mit verschiedenen Typen von Radinfrastruktur eine große Rolle. Diese subjektiven Wahrnehmungen sollten auf jeden Fall sehr ernst genommen werden, denn sie beeinflussen ob und wie Menschen Rad fahren, welche Sicherheitsstrategien sie anwenden oder ob sie zeitweilig oder dauerhaft auf andere (potentiell klimaschädliche) Verkehrsmittel umsteigen. Fehlende subjektive Sicherheit gilt als einer der Hauptgründe dafür nicht mit dem Fahrrad zu fahren! Und gerade deshalb sind die Wahrnehmungen von Nichtradfahrenden, also Personen, die bisher sehr selten oder nie Rad fahren, besonders wichtig. Denn es handelt sich ja um die Perspektiven von potentiellen ‚Aufsteiger:innen‘, die den Radverkehrsanteil in Zukunft weiter erhöhen könnten!

Was sind die wichtigsten Ergebnisse und Erkenntnisse Ihrer bisherigen Forschung?

Wir können durch unsere Forschung sehr gut zeigen, dass Verbesserungen der Radinfrastruktur unbedingt nötig, jedoch keinesfalls das alleinige Mittel zur Steigerung des Radverkehrs sind. So spielen auch Faktoren wie tatsächliche und wahrgenommene Fahrkompetenz, Mobilitätsbildung im Kinder- und Jugendalter sowie die Fahrradaffinität des sozialen Umfeldes eine Schlüsselrolle. Radfahrende, die sich selbst für kompetent halten, sind eher in der Lage, mit tatsächlichen und wahrgenommenen Sicherheitsrisiken umzugehen. Gleichzeitig sind weniger kompetente Radfahrende wie beispielsweise Kinder im Kindergarten- und Grundschulalter, alte

Menschen und Erwachsene mit wenig Radfahrerfahrung zahlreichen Sicherheitsrisiken ausgesetzt, die sich auch negativ auf deren Wahrnehmung von Sicherheit auswirken können. Auch das Verhalten von Eltern gegenüber ihren Kindern ist von Sicherheitsbedenken betroffen – unsere SiRa-Befragung hat gezeigt, dass 52% der befragten Eltern Angst haben, dass ihre Kinder einen Fahrradunfall haben könnten. Außerdem schränkt ein Viertel der befragten Eltern aus Sicherheitsgründen das Radfahren ihrer Kinder ein. Gefühlte Unsicherheit stellt also für viele eine hohe Hürde dar, die sie vom Radfahren abhält. Diese gilt es abzubauen.

Außerdem konnten wir sehen, dass es oft einen enormen Unterschied für das Sicherheitsempfinden macht, was sich zum Zeitpunkt einer Fahrt gerade im Straßenraum abspielt. Ein Radler hat das für einen Abschnitt unserer Teststrecke schön ausgedrückt, wie sich sein Sicherheitsempfinden durch andere Rahmenbedingungen ändern kann: „Freitagnachmittag rot (=schlecht) – Sonntagvormittag grün (=gut)“. Dabei machen viele situative Einflüsse hier den Unterschied. Das fängt bei der Verkehrsmenge und -geschwindigkeit an, geht über zugeparkte oder anderweitig verstellte Radspuren und unachtsame Personen bis hin zu Gefahrenquellen wie Einfahrten, Bushaltestellen oder Supermarkteingängen. Das ist vielleicht nicht wirklich überraschend, zeigt aber nochmals sehr deutlich, welch großes Potenzial auch kleinere Maßnahmen und eine kontextsensitive Planung für kurzfristige und kostengünstige Verbesserungen haben.

Welche Schlüsse ziehen Sie und welche Handlungsempfehlungen geben Sie Kommunen?

Neben Verbesserungen der Infrastruktur müssen auch neue Mobilitätsbildungsangebote für Radfahrende bzw. potentielle Radfahrende geschaffen werden. Und zwar für alle Altersgruppen. Der Radführerschein in der Grundschule sollte unserer Meinung nach nicht der einzige Schritt in Richtung Radfahrkompetenz sein! Stattdessen müssen weitere Angebote folgen. So könnte man beispielsweise den Führerschein komplett neu und ‚multimodal‘ denken und hier auch anderen Verkehrsmitteln wie beispielsweise dem Fahrrad – mit und ohne E-Motor – einen festen Platz einräumen. Auch das Angebot an Radfahrkursen in weiterführenden Schulen könnte noch stark erweitert werden – hier leisten die Schoolbikers Bayern z.B. schon wichtige Pionierarbeit und es beteiligen sich bereits 203 Schulen! Das ist besonders wichtig, denn gerade Kinder und Jugendliche aus fahrradfernen Haushalten haben oft wenig Gelegenheit das Radfahren zu üben bzw. besitzen sie auch teilweise kein Fahrrad. Und das hat Auswirkungen auf die subjektive Sicherheit. Unser Projekt hat eindeutig gezeigt: je häufiger im Familienumfeld Fahrrad gefahren

und zum Radfahren motiviert wird, desto sicherer fühlen sich die befragten Personen – teilweise bedingt durch höhere Kompetenz.



Welche Rolle spielt objektive und welche spielt subjektive Sicherheit für Verkehrsteilnehmende und für die Wahl des Verkehrsmittels?

Ein sehr interessantes Ergebnis unserer SiRa-Studie betrifft die von Radfahrenden gewählten Strategien zur Erhöhung der eigenen Sicherheit. Dabei verlassen sich Radfahrende meist auf ihre eigenen Fähigkeiten und Kapazitäten bzw. ergreifen selbst (teilweise teure) Maßnahmen. Verbesserte Ausstattung wie ein besseres Fahrrad, ein Helm oder auffällige Kleidung, vorsichtiges Fahren und das Vermeiden von als unsicher empfundenen Stellen (z.B. durch Ausweichen auf den Gehweg oder die Straße oder die Wahl eines Umwegs) werden von 97%, 95% bzw. 90% der Befragten genannt. Auch sehr interessant: 56% der Befragten gaben an, aus Gründen der Sicherheit auf andere Verkehrsmittel umzusteigen. Diese Ergebnisse zeigen: Sicherheit im Radverkehr und deren Wahrnehmung durch Radfahrende können einen erheblichen Einfluss auf Kosten, Aufwand und tatsächliche Radnutzung haben.

Ist das Projekt SiRa auf kleinere Städte und/oder den ländlichen Raum übertragbar?

Die Ergebnisse unseres Projekts sind auf jeden Fall auch auf kleinere Städte und Gemeinden im ländlichen Raum übertragbar! Gerade Themen wie Mobilitätsbildung und Sicherheitstraining für Radfahrende mit unterschiedlichen Fähigkeiten sind relevant – egal, an welchem Standort. Gleichzeitig gibt es in Bayern und Deutschland starke Unterschiede bezüglich der Verfügbarkeit von Radinfrastruktur – das ist auf jeden Fall ein drängendes Sicherheitsthema. Hier sind Investitionen und politischer Wille gefordert. Damit die bereits von vielen Städten und Gemeinden unterstützte ‚Vision Zero‘ keine leere Worthülse bleibt. Es wäre doch wirklich ein enormer Fortschritt für die nachhaltige Mobilität, wenn wir in Zukunft in München, Bayern und Deutschland keine Verkehrstoten mehr zu beklagen hätten. Und Radfahrende aller Altersgruppen sich sicher fühlen könnten, egal wie häufig sie fahren oder wie kompetent sie sich einschätzen.

Das Projekt SiRa (2020-2025) wird vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 3.0 gefördert. Das Projekt RadAktiv (2018-2020) wurde vom BMVI aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020 gefördert.

Was bietet aus Ihrer Sicht die StVO-Reform für Möglichkeiten?

Die Reform des Straßenverkehrsgesetzes und der StVO bietet zahlreiche Möglichkeiten, die objektive und subjektive Sicherheit zu erhöhen, besonders auf kommunaler Ebene. Die Einführung von Tempolimits bzw. auch die stärkere Verknüpfung von einzelnen Tempo-30-Zonen wird einfacher – eine sehr effektive Methode, die Sicherheit besonders von Radfahrenden und Fußgängern und Fußgängerinnen zu erhöhen! Gleichzeitig nützen aber auch altbewährte Mittel wie Fahrradstraßen, die seit der so genannten Fahrrad-Novelle der StVO 1997 von Kommunen ausgewiesen werden können. Aber auch hier gibt es hohen Weiterbildungsbedarf in der Bevölkerung – viele Verkehrsteilnehmende kennen Fahrradstraßen nicht und wissen auch nicht, wie sie sich auf einer Fahrradstraße verhalten müssen. Aber schlussendlich muss die StVO auch konsequent umgesetzt werden, was leider nicht immer der Fall ist. Zu oft wird Falschparken auf Rad- und Fußwegen oder im Kreuzungsbereich als Kavaliersdelikt abgetan. Aber das ist es nicht – Falschparken kann Leben kosten! Das zeigt beispielsweise auch der Bericht ‚Unfallrisiko Parken für Fußgänger und Radfahrer‘ (2020), herausgegeben vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft. Dieser belegt, dass 18% aller innerörtlichen Unfälle mit Fußgänger- oder Radverkehrsbeteiligung und Personenschaden im Zusammenhang mit dem Parken stehen.

**Ihr Spezialist
für
Radreisen
in ganz Europa...**

Rückenwind
Erlebnisreisen mit dem Rad

Rückenwind Reisen GmbH
Am Patentbusch 14
26125 Oldenburg
Tel. 0049 (0) 441 485 97 0
info@rueckenwind.de



www.rueckenwind.de

Technik für mehr Sicherheit auf dem Rad

Zu enges Überholen von Radfahrenden durch Kfz-Fahrer:innen wirkt sich negativ auf das subjektive Sicherheitsempfinden aus.

Seit dem 28. April 2020 gilt ein gesetzlich festgelegter Mindestabstand beim Überholen von Radfahrenden: Kfz-Lenker:innen müssen mindestens 1,5 m innerorts und 2 m außerorts einhalten. Diese Regelung soll die Sicherheit der Radfahrenden im Straßenverkehr gewährleisten, insbesondere in Situationen, in denen der Raum zum Rand der Fahrbahn begrenzt ist.

Dass häufig zu eng überholt wird und die Nichteinhaltung der Verkehrsregeln zu wenig bis gar nicht geahndet wird, ist für Radlerinnen und Radler keine Neuigkeit. Es gibt sogar Lösungen, wie z.B. den OpenBikeSensor, der u.a. vom ADFC München seit Jahren zur Messung von Überholabständen im Münchner Straßenverkehr eingesetzt wird. Der OpenBikeSensor ist ein kompaktes Gerät, das am Fahrrad befestigt wird und mithilfe von Ultraschallsensoren Abstände zu überholenden Fahrzeugen misst und dokumentiert. Es handelt sich um ein Open-Source-Projekt – der Sensor wurde von einer europaweiten Community entwickelt und wird von dieser kontinuierlich weiterentwickelt. Interessierte können das Gerät mit technischem Know-how und einer detaillierten Bauanleitung selbst herstellen.



bestätigen eindrücklich das, was viele Radfahrende, die regelmäßig unterwegs sind, schon lange berichten: Zu knappes Überholen ist keine Ausnahme, sondern trauriger Alltag im Straßenverkehr.

Weitere Informationen zum Projekt sowie die Bauanleitung sind auf der Website openbikesensor.org verfügbar.



Bisherige Erkenntnisse

Zwischen 2021 und 2023 hat der ADFC München auf etwa 9.000 zurückgelegten Kilometern knapp 6.000 Überholvorgänge gemessen. Dabei zeigte sich ein alarmierendes Ergebnis: 60 % der Überholmanöver lagen unter dem gesetzlich vorgeschriebenen Mindestabstand von 1,5 Metern innerorts. Besonders besorgniserregend: Alle 16,7 Kilometer wurden Radfahrende mit einem Abstand von weniger als 0,75 Metern überholt – also in unmittelbarer Armreichweite. Diese Zahlen

Unterstützung für Kommunen

Der OpenBikeSensor unterstützt Kommunen dabei, Problemstellen („Hotspots“) im Verkehrsnetz zu identifizieren. Diese Informationen können sowohl der Polizei bei Aufklärungs-, Kontroll- und Ahndungsmaßnahmen als auch den Kommunen bei möglichen baulichen Anpassungen helfen. Ziel ist eine Straßengestaltung, die auf den ersten Blick klarmacht: hier ist entweder genug Platz zum sicheren Überholen oder das Überholen ist eindeutig nicht möglich.

Sicherheitsempfinden entscheidend

Die subjektiv empfundene Sicherheit trägt entscheidend zur persönlichen Verkehrsmittelwahl bei – je sicherer eine Option wahrgenommen wird, desto wahrscheinlicher findet sie Anwendung im Alltag. Diese subjektive Sicherheit lässt sich an objektivierbaren Situationen klar festmachen: das Überholen ohne ausreichend Seitenabstand, plötzlich endende Radwege, zu enge Radwege, die gefährlich nah an parkenden Fahrzeugen vorbeiführen, Mischverkehr mit hohen Geschwindigkeiten, Schlaglöcher oder durch Baumwurzeln aufgebrochene Radwege sowie fehlende sichere Abstellmöglichkeiten. All diese Faktoren müssen berücksichtigt werden, damit Radfahren sicher und stressfrei erlebt wird. Nur dann wird das Fahrrad von mehr Nutzergruppen als selbstverständliche Option im Alltag verstanden und gewählt.

Fahrradfreundliche Arbeitgeber

Wachsendes Interesse an Fahrradförderung im Betrieb
Deutschlandweit wächst das Interesse an Fahrradförderung im Betrieb und an der Zertifizierung als Fahrradfreundlicher Arbeitgeber. Rund 400 zertifizierte Arbeitgeber, darunter Siemens Healthineers, JobRad, der Deutsche Wetterdienst und der Bundesrechnungshof haben den Mehrwert der Zertifizierung erkannt:

Fahrradleasing als attraktive Arbeitgeberleistung
Ein wesentlicher Treiber dieser Entwicklung ist das Fahrradleasing, das sich als beliebte Arbeitgeberleistung etabliert hat. Etwa 80% der geleasten Räder sind Pedelecs, die das Pendeln mit dem Fahrrad für viele Menschen erst zu einer echten Alternative machen.

Verbesserte Fahrradabstellanlagen
Versicherungsbedingungen für geleaste Räder machen sicheres Abschließen zur Bedingung, ein guter Anlass für Arbeitgeber ihre Fahrradabstellanlagen zu verbessern.

Nachhaltigkeitsberichterstattung
Immer mehr Arbeitgeber sind zur Erstellung eines Nachhaltigkeitsberichts verpflichtet, der auch indirekte Emissionen, wie die aus der Pendelmobilität der Mitarbeitenden, erfasst. Mehr Fahrradmobilität trägt zudem zur Lärmreduzierung und zu einem geringeren Flächenverbrauch bei.

Mitarbeiterbindung und Gesundheitsmanagement
Attraktive Mobilitätsangebote helfen, Fachkräfte zu gewinnen und zu halten. Auch für das betriebliche Gesundheitsmanagement birgt das Fahrradpendeln als aktive Mobilität viel Potential: Gesundheitsförderung, indem Bewegung in den Alltag integriert wird.

Fazit
Da sich viele Arbeitgeber ohnehin schon mit diesen Themen befassen, stellen sie bei einer ersten Prüfung oft fest, dass sie viele Voraussetzungen bereits erfüllen. Der Schritt zur Zertifizierung als Fahrradfreundlicher Arbeitgeber ist dann nicht mehr weit.

Neu zertifizierte Arbeitgeber in Bayern
In Bayern tragen inzwischen 32 Firmen oder Behörden das EU-weite ADFC-Zertifikat:
Auf Initiative eines Mitarbeiters hat sich die **Knorr-Bremse Group** in **München** erfolgreich prüfen lassen und erhielt für viele und gut ausgestattete Fahrradabstellplätze, Firmenfahrräder, individuelle Routenberatung, regelmäßige Aktionen u.v.m. die **Silber**-Zertifizierung. Auch die **TeamBank AG** in **Nürnberg** und das **Klinikum Main-Spessart** in **Lohr** wurden mit **Silber** ausgezeichnet. Das Klinikum punktete u.a. mit seinen kostenlosen Sicherheits- und Ergonomiechecks, an denen neben den Beschäftigten auch Angehörige teilnehmen dürfen. Die Teambank hat z.B. das Thema Fahrradmobilität im Intranet besonders gut aufbereitet und stellt es neuen Mitarbeitenden in einem Einführungsseminar vor. Die

Bronze-Erstauszeichnung der **Stadt Gersthofen** beweist, dass es sich auch für kommunale Arbeitgeber lohnt, in das Thema einzusteigen. Denn so manche fahrradbezogenen Aktivitäten kommen nicht nur den Angestellten, sondern auch allen Bürger:innen zugute. Dass die Fahrradförderung als Daueraufgabe ernst nehmen, bewiesen die **Gemeinde Ismaning** und das **Landratsamt Augsburg** mit den nachweisbaren Fortschritten bei der Re-Zertifizierung in **Silber**. Mit nahezu voller Punktzahl in allen Handlungsfeldern erhielt der **Deutsche Wetterdienst** (DWD) bei der Re-Zertifizierung verdient zum zweiten Mal **Gold**. Eins von vielen Highlights ist das Fahrrad mit angebauter Messtechnik für die Luftmessungen in Parks, wo Mensch und Natur nicht von DWD-Lieferwägen gestört werden sollen. Auch ist Mobilität beim DWD bereits Thema im Vorstellungsgespräch: unterstützt von einem großen Team an Rad-Mentor:innen lässt sich leicht der Umstieg aufs Fahrrad für den neuen Arbeitsweg testen und damit neue Gewohnheiten entwickeln.



Klaus Helgert bei der Zertifikatsübergabe an die Mitarbeitenden der TeamBank AG Nürnberg

Neuer Auditor für Nordbayern
Seit Herbst 2024 hat das Projekt „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ in Nordbayern einen neuen Auditor. Cathrin Cailleau musste die Aufgabe aufgrund ihrer Wahl in den Bundesvorstand schweren Herzens abgeben. Klaus Helgert, seit vielen Jahren und auf allen Ebenen im ADFC engagiert, z.B. als Kreisvorsitzender in Erlangen, Mitglied des Landesvorstands und im Vorsitz des Bund-Länder-Rats, übernimmt nun. Als Vertreter des ADFC in der Bewertungskommission der AGFK Bayern prüft er seit Jahren Städte und Kommunen auf ihre Fahrradfreundlichkeit hin. Für ihn ist es nur logisch, dass diese auch als fahrradfreundliche Arbeitgeber aktiv werden und Unternehmen in ihrer Kommune motivieren, ein Umfeld zu schaffen, in dem Mitarbeitende gerne mit dem Rad zur Arbeit fahren. Im Hauptberuf arbeitet Klaus bei einem Unternehmen der IT-Branche – und ganz nebenbei daran, dass dieses auch in die Riege der Fahrradfreundlichen Arbeitgeber aufsteigt.



Reparatursäule mit Faltrad beim Deutschen Wetterdienst



Messfahrrad des Deutschen Wetterdienstes

Bike-Sharing für alle!

In Augsburg gibt es seit dem Herbst wieder ein neues Leihrad-System. Bis Ende 2023 waren Leihräder von nextbike im Einsatz. Nun bieten die Stadtwerke Augsburg (swa) an 350 Standorten im Stadtgebiet 700 mechanische „swabi“-Räder zum Ausleihen an. Fast einmalig in Deutschland: Ein Fahrrad kann 30 Minuten vor der Ausleihe über die App reserviert werden. Im Frühjahr sollen 250 E-Bikes dazukommen. Die Kooperation besteht nun mit dem französische Unternehmen Fifteen, laut Eigenaussage Europas größtem Fahrradverleiher.

Platzhirsch ist bisher nextbike. Gegründet 2004 in Leipzig, betreibt es Leihräder in 20 Ländern und über 300 Städten, davon mehr als 100 in Deutschland (in Bayern: Nürnberg, Erlangen, Fürth und Schwabach). Sowohl Fifteen wie auch nextbike betreiben ihr Bike-Sharing über Verträge mit den Städten bzw. den dortigen Stadtwerken, die das Angebot subventionieren.

Ein Wechsel steht auch in München und dem Umland an. Das bisherige MVG-Radsystem läuft 2025 aus. Allein in München sollen in dem neuen, nachfolgenden System insgesamt 5.200 Fahrräder – davon 3.200 mechanische Fahrräder und 2.000 Pedelecs – an über 675 Stationen im gesamten Stadtgebiet zur Verfügung stehen. Es soll sich damit um das größte zusammenhängende Bike-Sharing-System Deutschlands handeln. Zusätzlich soll ein E-Lastenrad-Sharing-System in zwölf Stadtbezirken erprobt werden.

Auch Bolt, Lime oder Tier bieten in vielen (Groß-)Städten Leihräder an. Sie finanzieren das Angebot jedoch frei und marktwirtschaftlich. Ein weiteres Modell existiert mit Donau Donkeys im Raum Ostbayern. Regensburg, Landshut, Straubing und einige weitere kleinere Städte haben Fahrräder des dänischen Anbieters Donkey Republic im Einsatz, der mit Kommunen und Firmen zusammenarbeitet, die das Angebot betreiben. Donkey Republic bietet, bezuschusst von den Städten, zudem auch E-Lastenräder in Regensburg und Augsburg zum Ausleihen an.

Öffentliche Leihräder betreibt in München, Würzburg, Bamberg, Erlangen und Ingolstadt auch das Tochterunternehmen der Deutschen Bahn „Call a bike“. Bis auf München sind diese Räder aber nur am Bahnhof verfügbar und müssen dort auch wieder abgegeben werden. Städtische Verkehrsbetriebe bieten Leihräder an, weil sie damit ihr Mobilitätsangebot abrunden. Die Bereitstellung von Leihrädern an Knotenpunkten und in Wohngebieten soll die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel fördern, die sich so sinnvoll ergänzen. Auf diese Weise wird das Fahrrad wichtiger Bestandteil einer modernen Mobilität.

Alle Angebote funktionieren im Wesentlichen auf der Basis vorheriger Registrierung über das Internet beim jeweiligen Anbieter. Apps der einzelnen Betreiber zeigen die Standorte verfügbarer Fahrräder an. Über die App



swabi-Räder in Augsburg

werden die Fahrräder auch ausgeliehen. Mal können die Räder nur an bestimmten (virtuellen oder baulich festen) Stationen ausgeliehen und wieder abgegeben werden, mal geht das innerhalb definierter Stadtgebiete (Free Floating), unabhängig von festen Stationen. Die Räder sind meist schwer, weil besonders robust, und bieten allenfalls 3-7 Gänge. Der Komfort reicht jedoch für den Einsatzzweck im städtischen Bereich. Dennoch werden zunehmend auch E-Bikes angeboten. Das folgt der allgemeinen Entwicklung auf dem Fahrradmarkt.

Die unterschiedlichen Leihangebote in den einzelnen Städten, mit unterschiedlichen Plattformen und jeweils eigenen Smartphone-Apps sind mit ihrer Vielfalt nicht sehr kundenfreundlich. Was für das Deutschlandticket gilt, würde auch hier helfen: Einheitlichkeit und Einfachheit! Außerdem verpufft in Bayern der neue Vorteil für ADFC-Mitglieder, nextbike-Räder günstiger auszuleihen, wenn diese kaum (noch) in Bayern im Einsatz sind. In vielen kleineren Städten gibt es keine öffentlichen Leihräder. Hier lohnt sich der Blick in die Niederlande. Dort finden sich an nahezu allen Bahnhöfen Leihräder. Selbst in kleinsten Orten mit nur 700 Einwohnern stehen am Bahnhof Fahrräder zur Ausleihe. Das Angebot ist hierzulande also noch deutlich ausbaufähig. Dabei könnte ein flächendeckendes System von Leihradangeboten sowohl im Alltags- wie im Freizeitbereich (auch) mit dazu beitragen, die Fahrradmitnahme im Zug oder ÖV zu entspannen. Je attraktiver und verlässlicher das Angebot, desto weniger besteht die Notwendigkeit, das eigene Rad im ÖV zu transportieren.

Die Vielfalt der Einsatzmöglichkeiten zeigt ein Beispiel aus dem Landkreis Augsburg: Am Bahnhofstempel „Graben (Lechfeld) Gewerbepark“ gibt es nur für Beschäftigte der Schwarz-Gruppe, die dort ein Lidl-Depot betreibt, betriebliche Leihräder. Die rund 1,5 km von der Bahn zum Depot lassen sich so bequem und umweltfreundlich zurücklegen. Die Räder werden über einen betriebseigenen Zugang der nextbike-App ausgeliehen.

Das Goldene Pedal 2025

Wer holt sich die begehrte Trophäe in diesem Jahr?



Im Februar 2025 hat der ADFC Bayern zum vierten Mal das „Goldene Pedal“ verliehen. Den radtouristischen Award für die innovativsten und kreativsten Serviceangebote, Netzwerkmodelle, Marketingaktivitäten, Mobilitätsangebote oder Dienstleistungen im Radtourismus in Bayern vergibt der Fahrradclub bereits seit 2018. Alle zwei Jahre wird der begehrte Preis auf der Reise- und Freizeitmesse f.re.e in München an die Gewinner übergeben. Schirmherrin der diesjährigen Verleihung ist die bayerische Tourismusministerin Michaela Kaniber. Bis Mitte Januar 2025 hatten Interessierte die Möglichkeit, ihre Bewerbungen einzureichen. Aus den eingegangenen Projekten wurden fünf nominiert. Anfang Februar konnten die Nominierten ihre Konzepte und Ideen einer mit Expert:innen der Tourismus- und Fahrradbranche besetzten Jury vorstellen. Zur Druckabgabe dieser Ausgabe hatte die Jury noch keine Gewinner ermittelt, weshalb wir hier die Nominierten vorstellen.

Kategorie Service

PDC Tourism mit dem Projekt „Heimatradeln“

Das Konzept „Heimatradeln“ schafft Berührung zwischen Radreisenden und Menschen aus der Region. Bei der „Erlebnistour Hopfen-Radl-Runde“ radeln die Teilnehmenden auf vordefinierten, panoramareichen Routen u.a. mit einem Hopfenbauern durch dessen Hopfengärten und erfahren Wissenswertes aus erster Hand. Um Hotelreservierung, Gepäcktransport und den reibungslosen Ablauf der Radreise kümmert sich der Veranstalter. Ab der Radsaison 2025 ist das Ostallgäu mit Lechtal neu im Programm. Das Produkt wird in der nächsten Zeit im Markt etabliert.

Alpenwelt Karwendel Tourismus GmbH mit dem Projekt „Alpenwelt Erlebniswege-App“

Mit der App „Alpenwelt Erlebniswege“ hat sich die Alpenwelt Karwendel Tourismus GmbH u.a. den achtsamen Umgang mit der Natur, die spielerische und kurzweilige

Vermittlung spannender Inhalte der Region sowie einen Schritt in die Digitalisierung zum Ziel gesetzt. Den App-Nutzer:innen stehen vier Themenwege zu den Elementen Wasser, Feuer, Erde und Luft zur Verfügung, über die die App die E-Biker:innen leitet. An den Stationen können die Radfahrenden Videos, Drohnenaufnahmen, informative

Fotos und Texte ebenso wie spannende Hintergründe zum jeweiligen Standort und aus der Region erleben.

Kategorie Gesamtkonzept

IFG Ingolstadt AöR mit dem Projekt „Jetzt, wo du schon mal da bist...“

Das ganzheitliche Radservicekonzept für die Stadt Ingolstadt „Jetzt, wo du schon mal da bist...“ will durch Ausbau und Optimierung der Rad-Infrastruktur Ingolstadt als Zentrum einer attraktiven Radwanderregion im Herzen Bayerns etablieren. Grundidee ist eine stringente Orientierung an den Bedürfnissen und Verhaltensmustern der Radtourist:innen. Das Projekt greift diese typischen Verhaltensmuster auf und stellt an den idealen Standorten im Stadtraum die passende radtouristische Infrastruktur bereit. Das Konzept verbindet Empirie mit Praxis und bildet ein Musterkonzept, das auch auf andere Städte und Orte entlang touristischer Radwege übertragen werden kann.

AG Bierstadtrails mit dem Projekt „Bierstadt Trails“

Die AG Bierstadtrails unterhält und pflegt Mountainbike Trails in und um Kulmbach. Nachhaltiger Trailbau mit heimischen Materialien, Wassermanagement, Baumschutz und die Vermeidung von Erosion an gefährlichen Stellen der Trails sind zentrale Themen des Projekts. Dabei werden die Macher:innen auch von der DIMB - Deutsche Initiative Mountainbike und der DAV-Sektion Kulmbach unterstützt. In Zusammenarbeit mit den Bayrischen Staatsforsten (Bafg) und der Stadt Kulmbach konnten innerhalb eines Jahres sieben vorhandene Trails umgebaut, legalisiert und nachhaltig gestaltet werden. Das Angebot richtet sich an Mountainbiker:innen jeden Alters, speziell auch an Anfänger:innen und Kinder, die Spaß und Bewegung im Wald erleben wollen.

Haßberge Tourismus e.V. mit dem Projekt „(E)-Rad-tourismuskonzept Haßberge“

Im Rahmen des neuen (E-)Rad-tourismuskonzeptes erschließen unterschiedliche Thementouren im Rundtourenformat ausgehend von mehreren Kristallisationsorten die gesamte Urlaubsregion. An dem Projekt haben sich insgesamt 56 Kommunen aus 7 Landkreisen und zwei Bundesländern (Bayern & Thüringen) ideell und finanziell beteiligt. Die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV ermöglicht eine klimafreundliche Anreise. Die Touren greifen immer ein bestimmtes natur- oder kulturhistorisches Thema der Urlaubsregion auf und verknüpfen dazu passende Sehenswürdigkeiten. In das Routennetz wurden verstärkt Touren und Passagen für Handbikes integriert.

Die Gewinner des „Goldenen Pedals 2025“ stellen wir in der nächsten Ausgabe vor.

Die Gewinner erhalten neben einer Urkunde eine handgefertigte Trophäe



Bahnhofsquartier Buchloe nachhaltig modernisiert

Ein Leuchtturm, der hoffentlich weit in die Region hineinstrahlt, ist in Buchloe in den letzten Jahren entstanden. Buchloes Bahnhof, nach Augsburg der zweitgrößte Umsteigebahnhof in Schwaben, wurde barrierefrei umgebaut und bekam dann ein neues Bahnhofsgebäude mit Schalter, Geschäften und Aufenthaltsbereich. Der Bahnhofsvorplatz wurde autofrei und zusammen mit der VHS und der Bücherei entstand ein einladender öffentlicher Raum. Nach der Elektrifizierung der Bahnstrecke Zürich – München kommen immer mehr Pendler und Pendlerinnen, die in Buchloe den Zug wechseln.

650 PKW-Parkplätze stehen dafür seit Jahren vor allem auf der Westseite zur Verfügung. Wie an vielen Bahnhöfen mussten die Radfahrer:innen nach Abstellmöglichkeiten suchen. Ein paar wenige Felgenkiller oder Pfosten boten wenig Schutz gegen Vandalismus und Wetter. Nun hat Buchloe über 700 hochwertige Fahrrad-Doppelstockparker, ordentlich überdacht und eingehaust. Gut 100 Stellplätze sind in abschließbaren Boxen, die man über eine App für sein Fahrrad buchen kann. Darüber hinaus gibt es noch spezielle Stellplätze für Lastenräder und eine Servicestation mit Luftpumpe für kleinere Reparaturen.

Trotz der Eiseskälte an diesem Novembertag waren die neuen Radständer durchwegs gut belegt. Die geladenen Gäste durften zum Glück in die warmen Räume des neuen Mehrgenerationenhauses direkt am Bahnhof. Der Bürgermeister begrüßte alle Beteiligten von Bau-firmen, Bauhof, von den Ämtern, Behörden und Organisationen und dankte ihnen jeweils für ihren Beitrag zum Gelingen des Projekts. Dass die Finanzierung kein Selbstläufer war, zeigt der Bürgermeister bei der Einweihung der neuen Radabstellanlagen. Von der Idee über die Ermittlung möglicher Fördertöpfe waren viele Abstimmungsgespräche nötig. Die Pläne mussten abgestimmt und genehmigt werden. Vom Startschuss bis zur Einweihung verging nur ein Jahr arbeiteten Planungsbüro und Bau-firmen doch gut Hand in Hand. Auch ADFC und AGFK wurden für die Beratung lobend erwähnt.

Buchloe hat es geschafft, verschiedene Fördertöpfe geschickt zu kombinieren. Marco Ladenthin, bei der Bahn zuständig für das Förderprogramm „Bike & Ride“, gratulierte: „Buchloe ist bundesweit das Projekt mit der höchsten Förderung.“ Von deutschlandweit 5.500 Bahnhöfen wurden für 800 Anträge gestellt und ca. 250 Projekte mit insgesamt 22.000 Radstellplätzen umgesetzt. Das zeigt, dass auch Buchloe weit über dem Schnitt von ca. 80 Stellplätzen pro Bahnhof liegt.

Ergänzt wird die Mobilitätsdrehscheibe Buchloe Bahnhof noch durch Parkplätze auf der Westseite mit 16 E-Ladesäulen und einem Carsharing-Standort. Und der Buchloer Westen ist durch einen neuen Weg zur Welfenstraße nun noch besser zu Fuß und mit dem Rad an den Bahnhof angebunden.



Einhausung mit Dach- und Fassadenbegrünung, Zugangskontrolle per App

Einladung zum Kick-Off Junger ADFC Bayern

Die ADFC-Jugendorganisation „Junger ADFC“ steht in den Startlöchern und wird am 25. April im Rahmen des ADFC-Jugendforums gegründet werden. Alle jungen Menschen aus Bayern (bis ca. Mitte 30 Jahre), die nicht bis dahin warten wollen, laden wir herzlich zu unserem **Online Kick-Off „Junger ADFC Bayern“** ein. Am **12. März um 20 Uhr** treffen wir uns gemeinsam, um uns **regional zu vernetzen, Ideen für Aktionen & Events auszutauschen und gemeinsam durchzustarten!** Ein „Junger ADFC Bayern“ ermöglicht es jungen Menschen eigene Veranstaltungen zu planen, sich mit anderen fahrradbegeisterten jungen Menschen zu vernetzen und sich für eine fahrrad- und klimafreundlichere Infrastruktur zu engagieren.

Du willst dabei sein oder hast Fragen zum Kick-Off? Dann melde dich bei Kerstin: kerstin.schwabenbauer@adfc-bayern.de oder Vera: vera.konrad@adfc-bayern.de

Wir freuen uns auf dich!

Infos zum Förderprogramm Bike & Ride unter <https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/kommunalrichtlinie/bikeride-offensive> bzw. <https://bikeandride.bahnhof.de/bikeandride>



„Mit dem Radl zurück ins Leben“

Vor gut vier Jahren veränderte ein Unfall das Leben von Uschi Sorg. Zu Fuß auf dem Heimweg von der Arbeit wird sie, schon fast zuhause, plötzlich von einem Auto erfasst und überrollt. Mit schwerem Schädel-Hirn-Trauma kommt sie in die Unfallklinik, ob sie überlebt, ist unklar. Sie wird mehrfach operiert und liegt vier Wochen im Koma, eine Querschnittslähmung steht im Raum. Als sie nach zwei Monaten aus der Klinik entlassen wird, ist sie zunächst auf den Rollstuhl angewiesen. Heute ist sie dank eines E-Dreirad-Fahrrads wieder mobil und meistert damit nicht nur ihren Alltag, sondern geht auch wieder auf Reisen.

Wir treffen Uschi Sorg und sprechen mit ihr über ihren Weg zurück ins Leben und welche Rolle das Fahrrad dabei gespielt hat.

Viele würden vermuten, dass es nur wenige Möglichkeiten für mobilitätseingeschränkte Menschen gibt, weiterhin mobil zu sein und gar am Radverkehr teilzunehmen. Wie war dein persönlicher Weg zurück zu dieser Teilhabe?

Schon als Kind und Jugendliche habe ich Bewegung in der Natur sehr genossen. Mit 25 Jahren verzichtete ich auf das Auto und nutzte das Radl für Alltag und Reisen.



Mein Mann recherchierte schon während meiner Klinikaufenthalte, wie ich trotz meines beeinträchtigten Gleichgewichtssinns wieder Fahrrad fahren könnte. Und ich dachte: irgendwann könnte das wieder etwas werden mit dem Fahrrad.

Wie hast du dann konkret zurück aufs Fahrrad gefunden?

Mein Mann fand einen Hersteller von E-Dreirad-Tandems. Eine dreitägige Probefahrt überzeugte uns und wir kauften das Tandem im Jahr nach dem Unfall. Das gemeinsame Fahren mit dem Tandem gab mir die Möglichkeit, mich wieder an den Straßenverkehr zu gewöhnen. Denn anfangs war ich sehr schreckhaft und ängstlich, eine Folge des Unfalls und des Schädel-Hirn-Traumas. Selbst im Taxi auf dem Weg zu meinen Therapien konnte ich weder schnelles Fahren noch Überholen aushalten. Mit dem Tandem haben wir uns dann aber gleich losgewagt, erste kleine Ausflüge zum Kaffeetrinken, dann 2-3tägige Touren und dann sogar eine erste Reise, eine dreiwöchige Tour nach Italien im Sommer.

Wie ging es dann weiter?

Wir trafen jemand mit einem Einzel-Dreirad, der uns ein Spezialgeschäft mit guter Beratung empfahl. Dort kaufte ich ein solches Rad, mit dem ich alleine fahren kann. Mein Mann begleitete mich anfangs, damit ich sicherer werde. Inzwischen fahre ich auch allein, genieße aber gemeinsame Ausflüge und Radreisen mit meinem Mann oder Freundinnen. Sehr gerne fahre ich auch bei den Fahrradtouren des ADFC Weilheim-Schongau und des VDK Weilheim mit.

Wie gehen andere Menschen mit deiner Behinderung um?

Mein Umfeld hat sich inzwischen an meine Bedürfnisse gewöhnt und hilft mir. Beim ersten Gruppenausflug musste ich lernen, offensiver um Hilfe zu bitten. In einem Café bei der Einkehr musste man Schlange stehen, um Kaffee und Kuchen zu bekommen. Da bin ich auf Hilfe angewiesen, aber niemand bemerkte es, bis mir die Tränen kamen. Niemand sieht, dass ich 100% gehbehindert bin, die Leute empfinden mich als fit.

Insgesamt mache ich sehr gute Erfahrungen: Autofahrende halten Abstand und lassen mich die Straße überqueren. Andere Radfahrer:innen und Fußgänger:innen helfen mir bei Hindernissen. Ich versuche zu einem guten Miteinander im Straßenverkehr beizutragen. Auf schmalen landwirtschaftlich genutzten Straßen fahre ich auf die Seite, damit ein Traktor vorbeifahren kann. Pferde können durch das Fähnchen am Fahrrad panisch werden. Mit den

Reiter:innen bespreche ich, wie ich gut vorbei fahren kann. „Rücksicht macht Wege breit“ ist eine gute und zutreffende Kampagne von verschiedenen Landwirtschafts-Verbänden.

Welche Hürden müssen im Bereich Fahrradfahren für Menschen mit Behinderung abgebaut werden?

Fahrradwege müssen auch für Dreiräder und Kinderanhänger geeignet sein. In Pensionen und Hotels wünsche ich mir sichere Abstellmöglichkeiten für mein Dreirad und dass es durch die Tür passt. Besonders wichtig wäre, dass mein Dreirad planbar und zuverlässig mit dem Zug oder mit dem Schiff transportiert werden kann, um meine Möglichkeiten zu erweitern. Erste gute Erfahrungen habe ich mit dem Extraservice der Österreichischen Bahn für Menschen mit Behinderung gemacht.



meinem Unfall nie vorstellen können, dass ich wieder so eine Fahrradtour machen kann. Inzwischen bin ich innerhalb von gut zwei Jahren mit meinem Trike mehr als 12.000 km geradelt.

Was wünschst du dir konkret von der Politik, damit das Radfahren sicherer wird?

Ein Radgesetz, das die Expertise des ADFC und der Behindertenverbände berücksichtigt.

Die Nutzung der neuen rechtlichen Voraussetzungen, um in Städten und Kommunen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts anzuordnen und so die Sicherheit für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen zu erhöhen. Zuschüsse von Krankenkassen und Berufsgenossenschaften für Dreirad-Fahrräder, um Menschen mit Behinderung Teilhabe zu ermöglichen.



Was war dein schönstes Erlebnis auf dem Trike?

Das lässt sich für mich nicht auf ein Erlebnis reduzieren. Das Dreirad ermöglicht mir selbständige Alltagserledigungen. Und ich nutzte es mit Genuss für Tagesausflüge und Reisen. Fahrrad fahren ermöglicht mir Bewegung in der Natur und ist für mich Lebensqualität.

Letztes Jahr war das beste Jahr meines Lebens: Ich radelte von Peißenberg nach und durch Italien, sechs Wochen abwechselnd von drei Freundinnen und meinem Mann begleitet. Insgesamt legte ich 2.105 km und 15.680 Höhenmeter zurück. Ich hätte mir nach



Dr. Uschi Sorg ist 67 Jahre alt, ehemalige Soziologin, jetzt im Ruhestand. Art und Erwerb der Behinderung: gestörter Gleichgewichtssinn durch schweres Schädel-Hirn-Trauma aufgrund eines Verkehrsunfalls. Schwerbehinderung Merkzeichen G, GdB 100.



Ausstellungs-Tipps

RadMomente – Vom Alltagsbegleiter zum Kultobjekt und Lieblingsstück

Seit über 200 Jahren ist das Fahrrad aus unserem Leben nicht mehr wegzudenken. Es bahnte sich den Weg vom einfachen Fortbewegungsmittel zum Kultobjekt und heiß geliebten Alltagsbegleiter. Die vom Landkreis Fürth organisierte Sonderausstellung RadMomente

im Historischen Museum Cadolzburg zeigt Highlights aus der Sammlung des Deutschen Fahrradmuseums, der umfangreichsten Sammlung historischer Fahrräder in Deutschland. Zu entdecken gibt es einzigartige Zweiräder, die technische Entwicklungen, Erfindergeist und den Stil ihrer Zeit widerspiegeln. Ergänzt wird die Ausstellung durch regionale Exponate und Geschichten aus dem Landkreis Fürth, so bietet sie faszinierende Einblicke in die Welt des Radfahrens damals wie heute.

Die Ausstellung läuft noch bis zum 31.05.2025

Öffnungszeiten des Historischen Museums Cadolzburg:
Mittwoch bis Sonntag: 14.00 bis 17.00 Uhr
Pisendelplatz 1
90556 Cadolzburg

Der ADFC auf der Messe in Nürnberg

Auf der Freizeit in Nürnberg dreht sich von 12. bis 16. März alles rund um die Themen Caravan, Touristik, Garten, Outdoor und Sport. Auch ein Themenschwerpunkt Fahrrad ist wieder dabei. Fahrradhändler:innen präsentieren aktuelle Modelle, beraten und informieren rund um Zweiräder – vom City-Cruiser und Trekking-Bike über Rennräder bis hin zum E-Bike. Wie schon im Februar auf der f.re.e in München ist der ADFC Bayern auch auf der Freizeit in Nürnberg an einem Gemeinschaftsstand zusammen mit seinen Partnern vom „Bayernnetz für Radler“ und „Bayernatlas“ anzutreffen. Wer eine Radreise plant oder gerne Radtouren unternimmt, kann sich hier jede Menge Tipps und Infos holen und alles Wissenswerte zu den touristischen Service-Angeboten des ADFC erfahren, speziell auch zu Bett+Bike. Das ADFC-Team freut sich auf Ihren Besuch am Stand (Halle 7 / Stand A20)!

Geöffnet ist die Freizeit (freizeitmesse.de) täglich von 10 bis 18 Uhr. ADFC-Mitglieder erhalten bei Online-Ticketbuchung unter Angabe des Promotion Codes „ADFC25FMN“ oder gegen Vorlage des Mitgliedsausweises an der Kasse ermäßigten Eintritt!



Der ADFC im Netz

Bundesverband [adfc.de](https://www.adfc.de)

www.linkedin.com/company/adfc-ev

facebook.com/AllgemeinerDeutscherFahrradClub

instagram.com/adfc.de

Landesverband Bayern bayern.adfc.de

www.linkedin.com/company/adfcbayern

Übersicht der Kreisverbände und Infoläden in Bayern:

bayern.adfc.de/adfc-bayern#c35019

facebook.com/adfcbayern instagram.com/adfc.bayern

Vorteile für ADFC-Mitglieder

Als ADFC-Mitglied genießen Sie Vorteile wie die ADFC-Pannenhilfe oder Rabatte bei Leistungen externer Anbieter. Eine Übersicht finden Sie auf www.adfc.de/vorteile. Weitere exklusive Informationen gibt's im Mitgliederbereich auf www.adfc.de/login (Ihre dafür benötigte Mitgliedsnummer finden Sie auf dem Mitgliedsausweis oder als 8-stellige Zahl zwischen den Sternchen auf dem Radwelt-Adressaufkleber).



Newsletter

Der ADFC Bayern verschickt in unregelmäßigem Abstand mehrmals im Jahr **eNachrichten für Mitglieder** per E-Mail. Auch einige **ADFC-Kreisverbände** versenden **E-Mail-Newsletter**.

Haben wir dazu Ihre **Mail-Adresse**? Wenn nicht, können Sie uns diese unter Angabe Ihres Namens und Ihrer Mitgliedsnummer (8-stellige Zahl zwischen den Sternchen auf dem Adressaufkleber dieser Radwelt) mitteilen: www.adfc.de/mitgliedschaft/e-mailadresse-mitteilen oder per Mail an mitglieder@adfc-bayern.de.

Kontakt

Landesverband: bayern.adfc.de

kontakt@adfc-bayern.de, Telefon: 089 - 909 00 25-0

Ihren Kreisverband und seine Kontaktdaten finden Sie auf bayern.adfc.de/adfc-bayern#c35019

IMPRESSUM: Herausgeber: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Landesverband Bayern e.V., Kardinal-Döpfner-Str. 8, 80333 München, Telefon 089-9090025-0, Fax 089-9090025-25, E-Mail: kontakt@adfc-bayern.de, bayern.adfc.de, V.i.S.d.P.: Bernadette Felsch, Vorsitzende – **Redaktion:** ADFC Bayern, Mitarbeit an dieser Ausgabe: Bernadette Felsch, Laura Ganswindt, Petra Husemann-Roew, Traudl Schröder, Eva Mahling, Johannes Auburger, Armin Falkenhein – **Gestaltung, DTP:** Heike Schievink – **Druck:** Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG, Frankfurter Str. 168, 34121 Kassel, www.ddm.de – **Bildnachweis:** ADFC / Harry Bellach Fotografie (S.1), ADFC München (S.2 oben), ADFC (S.2 Mitte), Robert Haas (S.2 unten), Hartmuth Basan (S.3 oben), ADFC / Norgand Schwarzkose (S.4 oben), ADFC Bayern (S.5 oben + unten), Teambank Nürnberg (S.6 rechts), Deutscher Wetterdienst (S.6 links oben + unten), Armin Falkenhein (S.7), Christine Hammouda (S.8), Johannes Auburger (S.9 links + rechts), Uschi Sorg (S.10), Uschi Sorg (S.11), Landratsamt Fürth (S.12 oben), AFAG Messen und Ausstellungen GmbH (S.12 unten)