



ADFC Bayern

NACHRICHTEN FÜR MITGLIEDER

Hallo, ich bin Eva – Eure neue Vorsitzende beim ADFC Bayern.

Und: Radfahlerin durch und durch!

Als Maschinenbau-Ingenieurin und Produkt-Entwicklerin weiß ich: Damit etwas wirklich funktioniert, kommt es auf die Details an. Und wir vertreten ein richtig gutes Produkt – das Radfahren! Es macht Spaß, ist effizient und erleichtert vieles im Alltag – wenn die Bedingungen stimmen.

In meinem Job als Product Ownerin war es meine Aufgabe, die Bedürfnisse der Kund:innen oft besser zu verstehen als sie selbst. Viele sagen: „Ich bin aufs Auto angewiesen“, meinen aber eigentlich: „Ich will sicher und entspannt von A nach B kommen.“ Genau hier setzen wir als Verband an: Wir verstehen, was fehlt, und schaffen die Voraussetzungen, damit Radfahren für alle zur echten Option wird.

Meine persönliche Radgeschichte? 2004 zurück in München, Traum-Radweg zur Arbeit. 2015 habe ich meinen Job gekündigt, weil Radpendeln nicht mehr möglich war. Mein wichtigstes Kriterium bei der neuen Jobsuche: Erst schauen, ob ich gut mit dem Rad hinkomme – dann bewerben.

Seither wurde das Rad noch mehr Teil meines Lebens: Mit meinem Mann bin ich von München nach Kreta geradelt, später nach Brüssel über Paris, durch die Niederlande – und 2024 sogar von Halifax nach New York. Und überall zeigt sich: Wo die Bedingungen stimmen, fahren die Menschen Rad!

Deshalb will ich nicht schimpfen – sondern begeistern! Viele hatten vielleicht nicht die Chance, Radfahren im Alltag für sich zu entdecken. Genau hier möchte ich mit Euch ansetzen.

Und wir alle haben unsere eigene Radgeschichte. Denkt daran: Was hat Euch motiviert? Wann hat Euch die Begeisterung gepackt? Welche Starthilfe habt Ihr bekommen? Und wenn Euch jemand begegnet, der das „Produkt Fahrrad“ noch nicht für sich entdeckt hat – überlegt, wie er oder sie die Entdeckungsreise am besten beginnen könnte.



Ich freue mich sehr auf alles, was wir gemeinsam ins Rollen bringen!

Eure **Eva**

Fun Fact: Ich habe tatsächlich nur ein Fahrrad.

Weitere Themen in dieser Ausgabe

ADFC-Fahrradklima-Test 2024
Ergebnisse für Bayern

Gesellschaftswende
Interview mit Marco
te Brömmelstroet

Radtourismus
30 Jahre Bett+Bike



Sternfahrt 2025: 16.000 Radler:innen fordern Gleich- berechtigung im Verkehr

Am 18. Mai 2025 rollten rund 16.000 Menschen zur großen Radsternfahrt nach München – organisiert vom ADFC München gemeinsam mit dem Bündnis Radentscheid. Unter dem Motto „Einfach aufsteigen, sicher ankommen – Radinfrastruktur in Autobahn-Qualität“ forderten sie sichere, komfortable und durchgängige Radwege für alle.

Aus elf Richtungen kamen die polizeibegleiteten Radzüge in die Stadt – viele mit Kindern, Lastenrädern und Anhängern. Ziel war der Königsplatz, wo die Abschlusskundgebung ein deutliches Zeichen setzte: Während für den Autoverkehr Milliarden investiert werden, fehlt es beim Radverkehr oft an Platz, Geld und politischem Willen.

Die versagte Genehmigung zur Fahrt über die A96 hielt die Teilnehmenden nicht auf – im Gegenteil: Die bunte und kraftvolle Demonstration zeigte, wie stark der Wunsch nach einer echten Verkehrswende ist.

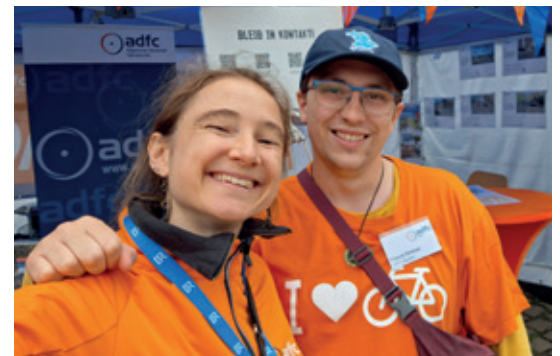
Der ADFC Bayern auf der BR-Radltour 2025

2025 war das ADFC-Team der Landesgeschäftsstelle wieder bei der BR-Radltour dabei – einer sechstägigen Radtour über 600 Kilometer von Bad Neustadt an der Saale bis Neuburg an der Donau. Die Tour bot ein unvergessliches Erlebnis und zeigte Bayern von seiner schönsten Seite.

Mit großer Begeisterung radelten auch unsere neue Vorsitzende Eva Mahling und die stellvertretende Vorsitzende Bernadette Felsch mit. Unterstützt wurde das Team von engagierten Helfer:innen aus den regionalen ADFC-Gliederungen, die vor Ort mit Informationsständen und viel Einsatz präsent waren.

Besonderer Dank gilt dem ADFC-Ordnerteam, das für einen reibungslosen Ablauf sorgte. Mit viel Erfahrung übernahmen die Ordner:innen die Aus- und Abschilderung der Tagesetappen und begleiteten den Tross während der gesamten Tour.

Das positive Feedback, die hervorragende Organisation und tolle Stimmung machten die BR-Radltour 2025 zu einem vollen Erfolg. Die ADFC-Beteiligung unterstreicht unser Engagement für den Radverkehr in Bayern – wir freuen uns auf die nächste Tour!



Das ADFC-Team im Einsatz

Sales Representative (m|w|d)

Media Designer (m|w|d)



GRONARD

Bewirb Dich Jetzt



Vom Fahrradständer bis zum Stadtmobiliar:
Werde Teil nachhaltiger Entwicklung.

Noch ein weiter Weg bis zum „Radland Bayern“

Am 17. Juni hat der ADFC die Ergebnisse des aktuellen Fahrradklima-Tests veröffentlicht, der größten Umfrage zur Zufriedenheit der Radfahrenden weltweit. 31.994 Menschen aus Bayern hatten an der alle zwei Jahre stattfindenden Befragung teilgenommen und die 27 Fragen sowie fünf Zusatzfragen beantwortet. 161 bayerische Städte und Gemeinden kamen mit der notwendigen Mindeststimmzahl in die Bewertung.

Die Ergebnisse zeigen, dass Bayern noch weit entfernt von einem echten Fahrradland ist. Zwar haben die Teilnehmenden das Angebot an Leihfahrrädern und Radabstellanlagen in ihrem Wohnort ein wenig besser bewertet als in der letzten Befragung 2022. Auch die Erreichbarkeit des Stadtzentrums ihrer Kommune mit dem Fahrrad und die für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffneten Einbahnstraßen erzielten in der diesjährigen Erhebung wieder relativ gute Bewertungen. Trotz dieser positiven Entwicklung bleibt das Radklima im Freistaat aber weiterhin unbefriedigend. Unter den bundesweit 18 Spitzenreiter-Städten liegt mit Erlangen erneut nur eine Kommune in Bayern. Nürnberg wurde als Stadt mit der besten Entwicklung in ihrer Größenklasse als „Aufholer“ ausgezeichnet.

Wo genau es nach Ansicht der Befragten hakt, ist für Alltagsradfahrende kein Geheimnis. Die fehlende Kontrolle von falschparkenden Autos auf Radwegen sowie zu schmale Radwege und die Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln wurden auch in diesem Durchgang des Fahrradklima-Tests bayernweit mit am schlechtesten bewertet. Bei der Radmitnahme bleibt Bayern im bundesweiten Vergleich weiterhin hinter den meisten Bundesländern zurück. In der diesjährigen Zusatzbefragung zum Miteinander im Verkehr beurteilten die Befragten zudem den zu geringen Abstand beim Überholen von Radfahrenden durch Autofahrer:innen besonders negativ. Weitere Kritikpunkte sind die fehlenden Bemühungen um mehr Verkehrssicherheit und dass die Vision Zero, also keine Verkehrstoten und Schwerverletzten, nicht genügend angepackt wird. Auch sind die Teilnehmenden der Meinung, dass in Bayern insgesamt zu wenig für ein rücksichtsvolles Miteinander im Verkehr geworben wird. Das Miteinander mit anderen Verkehrsteilnehmenden wird von den Befragten häufig konfliktreich empfunden. Lediglich unter Radfahrenden wird das Miteinander als überwiegend zufriedenstellend gesehen.

Dass das subjektive Sicherheitsgefühl bei unzureichender Radinfrastruktur, zu dichtem Überholen durch Pkw und einem insgesamt unbefriedigenden Verkehrsklima leidet und schlechte Noten bekommt, wundert da wenig. Gleichzeitig ist den Radfahrenden im Freistaat aber



Die ADFC Bayern-Vorsitzende Eva Mahling zeigt den erforderlichen Abstand, den Autolenker:innen beim Überholen von Radfahrenden halten müssen

besonders wichtig, sich auf dem Rad sicher fühlen zu können. Eva Mahling, Vorsitzende des ADFC Bayern, sagte dazu: „Dass sich ein Großteil der Radlerinnen und Radler in Bayern nicht sicher fühlt, ist für die einen ein Ärgernis und für andere ein echtes Hemmnis, denn es schließt viele Menschen aus, die eigentlich Fahrradfahren können und wollen. Zu schmale und zugeparkte Radwege und zu enges Überholen durch Autofahrende sorgen für einen konstant hohen Stresspegel. Damit mehr Menschen aufs Rad steigen, braucht es endlich durchgängige Radwegenetze, die möglichst getrennt vom Autoverkehr verlaufen und allen ein sicheres und komfortables Radfahren ermöglichen.“

Die Messungen des ADFC mit dem OpenBikeSensor zeigen, dass zu geringer Überholabstand nicht nur ein Gefühl ist, sondern belegbarer Alltag von Radfahrenden. Um Bewusstsein für dieses Problem zu schaffen, braucht es nach Ansicht des Fahrradclubs viel Aufklärungsarbeit. Denn oft ist nicht ausreichend bekannt, dass Autos und Lkw beim Überholvorgang innerorts mindestens 1,5 Meter und außerorts mindestens 2 Meter Seitenabstand zu Radfahrenden halten müssen. Oder es fehlt Fahrzeuglenker:innen das Gefühl, wie weit sie tatsächlich ausscheren müssen, um Radfahrende nicht zu gefährden. Der ADFC hat deshalb Materialien entwickelt, die allen Verkehrsteilnehmenden realistisch veranschaulichen, wie groß der Überholabstand sein muss und wie die gesetzlichen Regelungen ausschauen. Dazu gehören ein 1:1 Banner, die sogenannte Überholabstandshand (s. Foto), Autotüranhänger, Fahrradschilder und Flyer.

Der ADFC-Fahrradklima-Test wird vom Fahrradclub ADFC alle zwei Jahre mit Unterstützung des Bundesverkehrsministeriums durchgeführt und fand 2024 zum elften Mal statt. Rund 213.000 Personen haben im Herbst letzten Jahres abgestimmt, davon sind 21 Prozent ADFC-Mitglieder. Von September bis November 2024 konnten interessierte Bürgerinnen und Bürger auf <https://fahrradklima-test.adfc.de> an der Umfrage teilnehmen.



Hier geht's zu den Ergebnissen des ADFC-Fahrradklima-Test 2024:

<https://fahrradklima-test.adfc.de/ergebnisse>

„Wir brauchen eine Gesellschaftswende, keine Verkehrswende“



Marco te Brömmelstroet ist Professor for Urban Mobility Futures an der Universität Amsterdam. Zusammen mit der Journalistin Thalia Verkade hat er das Buch „Gesellschaft in Bewegung“ verfasst. Zuletzt hielt der als „Fietsprofessor“ bekannte Mobilitätsforscher beim ADFC-Mittagsgespräch in München einen auf seinem Buch basierenden, interaktiven Vortrag.

In Ihrem aktuellen Buch „Gesellschaft in Bewegung“ schreiben Sie und die Journalistin Thalia Verkade sehr persönlich über Ihre eigenen Grundannahmen. Welche Erfahrung hat Ihr Denken über Mobilität am meisten verändert?

Langfristig wurden mein Verständnis und Denken über Mobilität durch einen schrecklichen Autounfall geprägt, bei dem ein Autofahrer meinen besten Freund im Alter von 9 Jahren tötete. Ich würde sagen, dass ich seitdem das System und die Art und Weise, wie es sich überall um uns herum manifestiert, nicht mehr als selbstverständlich hinnehmen konnte. Ich würde das heute als einen wichtigen Mechanismus der Entzauberung von Systemen beschreiben. Seitdem habe ich immer wieder Fragen zu Dingen gestellt, die für viele Menschen banal erscheinen oder sogar völlig außerhalb ihres Blickfeldes liegen.

Sie argumentieren, dass wir keine Verkehrswende brauchen, sondern eine Gesellschaftswende. Können Sie den Unterschied zwischen einer technischen und einer sozialen Lösung erklären?

Bei einer Verkehrswende investieren wir in Infrastruktur, die Autofahrende vom Steuer auf das Fahrrad bringen können. Wir bauen Fahrradautobahnen entlang der Autobahnen und machen das Radfahren schnell, komfortabel und nahtlos, so dass es mit den aktuellen Eigenschaften des Autos konkurrieren kann. Bei einer Gesellschaftswende würden wir stattdessen die zugrunde liegende Vorstellung (Narrativ oder Weltanschauung) in Frage stellen, dass unser Mobilitätssystem der Effizienz, der Geschwindigkeit und dem Komfort dient, damit Einzelpersonen so nahtlos wie möglich von A nach B gelangen können. Dabei wird davon ausgegangen, dass das Auto und das Mobilitätssystem lediglich physische Manifestationen dieser zugrunde liegenden Weltanschauung sind, die besagt, was wichtig ist, was gut ist und was der Wert des menschlichen Lebens ist. Nun können wir uns Möglichkeiten überlegen, wie wir die Menschen aus den Autos bekommen können, aber AUCH aus diesem System der Effizienz über alles. Das System verlangsamen, Alternativen nutzen, um andere Denkweisen zu stärken, z.B. dass der öffentliche Raum wertvoll für Begegnungen mit anderen Menschen, für die persönliche Entwicklung oder das allgemeine Wohlbefinden ist.

In Deutschland diskutieren wir oft über Radwege und Infrastruktur. Sie hingegen sprechen in Ihrem „Lab of Thought“, einem Labor für neue Denksätze, von „unsolicited street provocations“ („unaufgeforderten Straßenprovokationen“). Was genau provozieren Sie da – und warum ist Provokation überhaupt nötig?

Wir gehen davon aus, dass unser derzeitiges Mobilitätsdenken die Probleme geschaffen hat, mit denen wir konfrontiert sind, und uns daher höchstwahrscheinlich nicht dabei helfen wird, sie zu lösen. Die Mechanismen, die uns festhalten, hängen mit einem Mangel an wirklich radikalem Denken zusammen. Im Bereich der Mobilität glauben wir, sehr unterschiedliche Ideen und Meinungen zu haben, aber in Wirklichkeit denken wir über Probleme und Lösungen innerhalb eines größeren festen Fensters (Overton-Fenster) nach. Unsere Provokationen sind daher nur dann nützlich, um dieses Fenster zu erschüttern, wenn sie unaufgefordert sind. Wir arbeiten mit Künstlern und Aktivisten zusammen und halten unsere Antennen offen, um temporäre Interventionen zu entwickeln, kilometerlange Zebrastreifen in Städten zu drucken, Theaterstücke zu unterstützen, die die Monotonie in Frage stellen, eigene akademische Studien durchzuführen, neue Manifeste zu verfassen, eine Carsharing-Version eines Autos zu entwickeln, das sich in einen Picknicktisch verwandeln lässt, etc. Siehe: <https://thelabofthought.co/fieldlabs>

Stellen Sie sich vor, der Freistaat Bayern würde Sie beauftragen: „Herr te Brömmelstroet, machen Sie uns zur fahrradfreundlichsten Region Deutschlands.“ Was wäre Ihr erstes Projekt – und warum hätte es wahrscheinlich nichts mit Asphalt zu tun?

Ich würde zunächst sagen: falsche Aufgabe. Fahrräder sind nur ein einfaches Mittel, um komplexe Ziele zu erreichen, sie sind nicht das Ziel selbst.

Und dann würde ich sagen: Der einzige Weg, damit alle Ideen für nachhaltige Mobilität funktionieren, ist eine radikale Reduzierung der versteckten Subventionen für das nicht nachhaltige System. Entweder müssen die externalisierten Kosten des Autofahrens auf den Autofahrer umgelegt werden, oder diese Kosten für die Gesellschaft müssen stark begrenzt werden. Der beste Weg, dies zu erreichen, ist eine Verringerung der Geschwindigkeiten und/oder des Zugangs. Und der Weg, dies zu erreichen, ist Mut und Neugier. Mein erstes Projekt wäre, allen Kindergärten, Grundschulen, weiterführenden Schulen und Universitäten zu erlauben, vier Wochen lang damit zu experimentieren, die Straßen vor ihren Gebäuden für die Kinder wieder zu öffnen. Sie müssen die Aktivitäten organisieren, wir stellen die Tore und die Überwachung zur Verfügung. Wenn es funktioniert (das heißt: sehen

wir mehr Kinder draußen und zählen wir mehr Lächeln), dann werden die Straßen dauerhaft autofrei.

Deutsche Städte gelten oft als „autofreundlich“. Gleichzeitig haben wir mit dem ADFC eine der stärksten Fahrradlobbyorganisationen der Welt. Wo sehen Sie Deutschland auf dem Weg zum sozialen Wandel – und was können wir aus den „Fehlern“ der Niederlande lernen?

Vielleicht sind die Deutschen autofreundlich. Aber viele/die meisten sind auch kinderfreundlich, hundefreundlich oder bierfreundlich. Sie sollten also alle das Recht haben, auf der Straße vertreten zu sein. Deutschland scheint in einer ähnlichen Sackgasse zu stecken wie die Niederlande. Es verfolgt einen technokratischen Ansatz, um das Radfahren in das bestehende System zu integrieren, anstatt dieses System mit einer echten Alternative radikal in Frage zu stellen. Wenn Sie damit Erfolg haben, wie die Niederländer, werden Sie am Ende die beste Version des falschen Systems haben. Wenn das Ihr Ziel ist: gut! Aber warum nicht ein viel besseres System anstreben? Auch weil wir wissen, dass das derzeitige System rapide auseinanderfällt. Eine wichtige Lektion, die die Niederländer völlig falsch verstanden haben, ist, wie man das Radfahren mit viel größeren und relevanten Veränderungen verbindet, um das Leben aller zu verbessern und öffentliche Räume zu schaffen, die mehreren Zielen dienen. Sie werden viel mehr Verbündete finden, wenn Sie sich aus dem Bereich Radfahren/Mobilität herausbewegen und sich mit Dingen verbinden, die für die Menschen wirklich wichtig sind. Zum Beispiel glückliche Kinder, die nicht mit pandemieartigen psychischen Problemen zu kämpfen haben.

Bei Ihrem Vortrag in München waren viele ADFC-Aktivist*innen im Publikum – Menschen, die sich seit Jahren für eine bessere Fahrradinfrastruktur einsetzen. Welchen Rat würden Sie diesen erfahrenen Aktivist*innen geben: Worauf sollten sie ihre Energie in den kommenden Jahren konzentrieren?

Sie sollten relevantere Narrative entwickeln, die über das Radfahren als Teil des Mobilitätssystems hinausgehen.

Sie sagen, dass das Fahrrad „ein fast perfektes Ding“ ist. Was macht es perfekter als andere Verkehrsmittel – ist es die Technologie oder die Art und Weise, wie es Menschen verändert?

Ich meinte die Technologie. Es hat irgendwie, wie die Büroklammer, ins Schwarze getroffen. Die rautenförmige Konstruktion ist nahezu perfekt, da sie mit minimalem Materialaufwand Stabilität bietet. Bei Geschwindigkeiten von 18 km/h und mehr ist es selbststabilisierend (niemand weiß genau, warum). Wenn es mit Muskelkraft angetrieben wird, bietet das Fahrrad fast jedem enorme individuelle Vorteile (größere Reichweite) bei sehr geringen gesellschaftlichen Kosten (nicht nur in Bezug

auf den Materialverbrauch, sondern auch in Bezug auf die Sicherheit). Und es lässt uns jedes bekannte Tier in Bezug auf den Energieverbrauch pro zurückgelegtem Kilometer übertreffen. Schließlich macht es als Mensch-Maschine-Hybrid den Menschen besser, anstatt ihn zur Maschine zu versklaven (d. h. es ist ein geselliges Werkzeug, wie ein Hammer).

In Ihrem Buch „Gesellschaft in Bewegung“ reflektieren Sie sehr persönlich über Mobilität. Können Sie uns von einer Begegnung erzählen, die Ihnen gezeigt hat, wie das Fahrrad die Menschen wirklich verändert hat?

Ich habe mehrere Familien gesehen, die beschlossen haben, von einem autogestützten Haushalt zu einem Lastenfahrrad-gestützten Haushalt zu wechseln. Ausnahmslos alle stellen sie eine deutliche Steigerung ihres allgemeinen Wohlbefindens fest, da diese Umstellung – die oft aus pragmatischen Gründen erfolgt – ihnen häufig andere wichtige Dimensionen bewusst macht, die mit dem gemeinsamen Unterwegssein verbunden sind. Als eine Möglichkeit, sich mit dem sozialen und räumlichen Umfeld auseinanderzusetzen, als wichtiger Mechanismus zur Etablierung der entscheidenden Autonomie und Unabhängigkeit kleiner Kinder und als eine Möglichkeit, die allgemeinen Mobilitätsverhältnisse zu entspannen, indem die Notwendigkeit, die Kinder heranzufahren, verringert wird.



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

Rückenwind
Erlebnisse mit dem Rad

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

www.rueckenwind.de

Radfahren mit Kindern im Winter – aber sicher!

Zwar scheint der Winter noch weit in der Zukunft zu liegen, doch der erste Schnee kommt dann meist doch überraschend. Viele Familien fragen sich spätestens dann, wie sie auch bei Eis und Schnee sicher und mit Freude Radfahren können. Der ADFC Bayern gibt Tipps zum sicheren Winter radeln mit dem Nachwuchs.



Martina Wermuth, Vorstand für Familien, Mobilität und Schulwegsicherheit beim ADFC Bayern

Ob Eltern mit ihren Kindern im Alltag oder auf Radtouren unterwegs sind: Wichtig für den dauerhaften Spaß auf dem Fahrrad im Winter ist eine gute Ausstattung!

Wetterfeste Kleidung

Schutz vor Kälte und Nässe durch wetterfeste Kleidung ist unerlässlich. Sehr gute Handschuhe, warme Schuhe und eine Mütze unter dem Helm sind wichtig. Ein Wechselpaar Handschuhe kann nützlich sein, da jüngere Kinder gerne an den „behandschuhten“ Fingern lutschen. Auf unbefestigten Wegen können Nässe und Schlamm-spritzer auf der Hose landen. Wechselkleidung, eine Schnee- oder gefütterte Matschhose sorgt dafür, dass Kinder sauber und warm in Kita oder Schule ankommen. Wichtig ist zudem, dass die Kleidung der Kinder gut sichtbar ist in der dunkleren Jahreszeit. Hier helfen reflektierende Elemente oder auch Warnwesten über der eigentlichen Kleidung.

Gute Ausstattung

Für den Nachwuchs im Lastenrad oder Anhänger sind zusätzliche wärmende Schichten wichtig, z.B. warme Decken und Lammfellsäcke. Eine gute Bereifung, wie Mountainbike-Reifen mit Profil, bieten auch bei Schnee und Eis Halt. Gerade in Herbst und Winter, wenn es früh dunkel wird, ist eine funktionierende Beleuchtung unerlässlich, um Unebenheiten auf dem Weg zu erkennen. Martina Wermuth, Vorstand für Familien, Mobilität und Schulwegsicherheit beim ADFC Bayern, weiß: „Kindern macht Fahrradfahren bei jedem Wetter Spaß! Wir als Gesellschaft sollten es Kindern auch in der kälteren Jahreszeit ermöglichen, selbstständig und sicher mit dem Fahrrad unterwegs zu sein.“

Innere Einstellung und Organisation

Neben der richtigen Ausstattung spielt auch die innere Einstellung eine Rolle. Eltern sollten mehr Zeit einplanen und ggf. alternative Routen wählen, denn im Winter können Wege durch Laub, Schneematsch, tiefe Pfützen oder Eis blockiert sein. Das Fahren auf unbefestigten Wegen, Schnee und Eis muss zudem geübt werden. „Kindern sollte die Zeit gegeben werden, den Spaß am Radfahren im Schnee zu entdecken“, sagt Martina Wermuth. „Nur, wer Fahrpraxis hat, kann mit den Herausforderungen umgehen.“

Rechte kennen und Wettervorhersage checken

Bevor die Familie morgens das Haus verlässt, gilt es, die Wettervorhersage zu checken. Bei Blitzeis oder starkem Wind macht Radfahren speziell mit Kindern keinen Spaß mehr. Generell sollte das Radfahren im Winter den Sicht- und Wetterbedingungen angepasst

werden. Ist ein Radweg beispielsweise unbefahrbar, weil stark verschmutzt oder vereist, entfällt die Radwegbenutzungspflicht. Dies ist im winterlichen Stadtverkehr häufig der Fall, aber vielen Autofahrenden nicht immer bewusst oder bekannt.

Rücksicht nehmen

Wer mit dem Auto fährt, sollte die Geschwindigkeit den Sicht- und Witterungsbedingungen anpassen und mit Fahrradfahrer:innen auf der Fahrbahn rechnen, weil Fahrradwege und Gehwege oft nicht ausreichend geräumt sind. Radfahrende sind gut beraten, wenn sie ausreichend Abstand zu anderen Radler:innen halten, v.a. zu Rad fahrenden Kindern. Plötzliche Ausweichmanöver wegen Schnee oder rutschende Fahrradreifen können sonst schnell gefährlich werden. „Am entspanntesten wird's beim Winterradeln mit Kindern, wenn Eltern gelassen reagieren und Nachsicht haben. Wichtig ist, dass auch bei schlechtem Wetter jeder aktiv mobil sein kann!“, betont Martina Wermuth.

Schlechten Winterdienst melden

Schlecht geräumte Radwege sollten dokumentiert und der Kommune gemeldet werden. Einige Kommunen haben Mängelmelder-Plattformen für solche Fälle. Eltern können an die Schulleitung zurückmelden, wenn Schulwege nicht geräumt sind. Die Schulen haben ein großes Interesse daran, dass möglichst wenig Schulwegunfälle passieren und das geht am besten auf geräumten Wegen. Generell gilt, dass alle Kinder auf den Wegen von und zur Schule oder Kindergarten im Rahmen der gesetzlichen Unfallversicherung versichert sind. Dieser Versicherungsschutz besteht unabhängig vom Alter und vom Verkehrsmittel – also auch dann, wenn Kinder trotz anderweitiger Empfehlungen der Schule oder ihrer Einrichtung mit dem Rad fahren.



Was lange währt, wird endlich gut

Quantensprung beim Fahrradparken am S-Bahnhof Weßling

Lang hat's gedauert! Aber seit Herbst 2024 hat sich die Situation beim Abstellen von Fahrrädern am S-Bahnhof Weßling enorm verbessert. Der Ort am Weßlinger See liegt rund 25 km südwestlich von München im Landkreis Starnberg. Bereits 2012 beantragte die damals neu gegründete „Mobilitätswende Weßling“ auf der Bürgerversammlung eine Erneuerung der Fahrradabstellanlagen. Schon damals waren die alten Radlstände weder quantitativ noch qualitativ akzeptabel. Doch das Projekt wurde über viele Jahre nicht angegangen, vertagte die Bahn doch immer wieder den barrierefreien Umbau des Bahnhofs. Immerhin stand so viel Zeit für eine sorgfältige Planung zur Verfügung.

Sanierung und Erweiterung 2024

Ab dem Frühjahr 2024 ging es dann endlich los. Zuerst einmal wurde die bestehende Anlage saniert und etwas erweitert. Darüber hinaus aber wurde auf einem ungenutzten Grundstück zwischen Parkplatz und Rampe zum Bahnsteig eine ganz neue, vorbildliche Bike-and-Ride-Anlage errichtet. Sie bietet 135 zusätzliche Abstellplätze, die eine hohe Standfestigkeit bieten und an denen sich der Fahrradrahmen auch mit kurzen Schlössern ansperren lässt. Durch die ebenerdige Ausführung (keine Doppelstockparker) sind sie zudem kinderleicht zu nutzen. Bei den verwendeten Modellen Felix® und Kappa® der Firma Gronard aus München handelt es sich um vom ADFC geprüfte und empfohlene Fahrradparker. Ein weiteres Plus: Es finden auch Räder mit breiteren Reifen Platz, was zunehmend an Bedeutung gewinnt. Aufgestellt sind sie entsprechend der ADFC-Vorgaben mit ausreichend großen Seitenabständen. Fast alle Abstellplätze sind zudem mit Überdachung und Beleuchtung ausgestattet. Auch hier kam ein Produkt von Hersteller Gronard zum Einsatz: die Überdachung BWA jazz® mit hellem Glasdach und ansprechender Holzverkleidung.

Seit die neue Anlage Ende Oktober 2024 eröffnet wurde, stehen auf der Südseite der Gleise nun statt bisher 120 insgesamt 254 Abstellplätze zur Verfügung, 231 davon überdacht. Entsprechend groß ist die Freude über die gelungene Generalsanierung und Erweiterung – nicht nur beim ADFC Starnberg. Die Erneuerung der Fahrradabstellanlagen am Bahnhof war auch die von Bürger:innen mit Abstand am häufigsten nachgefragte Maßnahme zur Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs in der Gemeinde.

Bei Konzeption und Vorplanung des Projekts war die „Mobilitätswende Weßling“ Ideengeber und treibende Kraft. Insbesondere regte sie die Nutzung des jahrzehntelang ungenutzten Grundstücks neben dem Parkplatz an und erarbeitete in vielen wiederholten Versuchen die dann umgesetzte Anordnung und Gestaltung der Anlagen. Im weiteren Projektverlauf waren



umfangreiche Förderprogramme von Bund und Land, zielstrebige und kompetente Arbeit der Gemeindeverwaltung und nicht zuletzt die Unterstützung durch alle Gemeinderatsfraktionen entscheidend für die erfolgreiche Realisierung. Diese unterstützte natürlich auch Gronard von der Planung über die Produktion bis hin zur Montage mit dem eigenen Montageteam.

Ausblick

Nun sind endlich beste Voraussetzungen geschaffen, um mit dem Fahrrad zum Bahnhof zu fahren – ein echter Fortschritt in Richtung wirklich nachhaltiger Mobilität! Und der Bedarf an Fahrradabstellplätzen am Weßlinger Bahnhof wird weiter steigen, so die Prognose des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes (MVV). Entsprechende Erweiterungen, eventuell auch mit abschließbaren Fahrradboxen, sind am östlichen Ende des Bahnsteigs angedacht, wo im Rahmen des Bahnhofsumbaus ein neuer, barrierefreier Zugang entstehen wird. So wird die Kombination von Fahrrad und S-Bahn noch attraktiver werden.

Empfehlungen zur Planung von Fahrrad-Abstellanlagen

2015 hatte der ADFC Bayern erstmals in einer Broschüre Empfehlungen für die Planung von Fahrrad-Abstellanlagen zusammengestellt. Eine 3. aktualisierte Auflage wurde nun dieses Jahr veröffentlicht. Das 16-seitige Heft informiert über Auswahlkriterien für geeignete Fahrradparker und listet vom ADFC geprüfte und empfohlene Modelle auf. Gleichzeitig stellt es dar, was für deren Betrieb und Akzeptanz wichtig ist. Die Broschüre enthält Formeln, mit denen sich der Platzbedarf einer Anlage berechnen lässt, und gibt die wichtigsten Infos zu Rampen, zu Service- und Ladeinfrastruktur sowie zur Förderung in Bayern. Als PDF herunterladen lässt sich die Broschüre auf <https://bayern.adfc.de/artikel/fahrrad-abstellanlagen>.

Das Goldene Pedal 2025: Haßberge Tourismus e.V. und PDC Tourism heißen die Gewinner



Das „Goldene Pedal“ ist der erste radtouristische Award im Freistaat und wird durch den ADFC Bayern e.V. seit 2018 verliehen. Der Preis zeichnet die innovativsten und kreativsten Serviceangebote, Netzwerkmodelle, Marketingaktivitäten, Mobilitätsangebote, Veranstaltungen, Produkte und Dienstleistungen im Radtourismus in Bayern aus. Er wird alle zwei Jahre verliehen, dieses Jahr bereits zum vierten Mal auf der Reise- und Freizeitmesse f.re.e.

In einer Videobotschaft ehrte die Schirmherrin des Goldenen Pedals, die bayerische Tourismusministerin Michaela Kaniber, die Preisträger:innen 2025. Die von Christine Hammouda handgefertigten Trophäen samt Urkunde wurden den Gewinner:innen von ADFC Bayern-Geschäftsführerin Petra Husemann-Roew und Martina Kiderle, Mitglied des Vorstands des ADFC Bayern und Tourismusbeauftragte, überreicht.



Die Gewinner des Goldenen Pedals 2025 (v.l.n.r.): Martina Kiderle (ADFC Bayern), Marco Volpe (PDC Tourism), Susanne Volkheimer (Haßberge Tourismus e.V.), Petra Husemann-Roew (ADFC Bayern)

„(E)-Radtourismuskonzept Haßberge“ ist „Bestes Radtourismus Gesamtkonzept“

Haßberge Tourismus e.V. heißt der Gewinner in der Kategorie **„Bestes Radtourismus Gesamtkonzept“**. Das Projekt „(E)-Radtourismuskonzept Haßberge“ überzeugte die Jury durch seinen innovativen und umfassenden Charakter. Eine Progressive WebApp inkl. QR-Codes und CMS-System bietet den Nutzerinnen und Nutzern alle Informationen, um sich in der Region zu orientieren und wohlfühlen. Die im Rahmen des Konzepts geschaffenen Erlebnisräume sind für Gäste und Einheimische gleichermaßen attraktiv. Laut Jury hebt das Projekt den Radtourismus in der Region auf ein neues Level.



Die Gewinner erhalten neben einer Urkunde eine handgefertigte Trophäe

„Heimatradeln“ ist „Beste Radtourismus Serviceidee“

Der Preis in der Kategorie **„Beste Radtourismus Serviceidee“** geht an PDC Tourism. Das Projekt „Heimatradeln“ bietet individuelle und authentische Erlebnisse für Radtourist:innen. Persönliche Gästebetreuung und

regionale Wertschöpfung sind Kernelemente des Projekts. Der Servicegedanke steht im Vordergrund, mit besonderen und individuellen Angeboten. Dazu zählen z.B. Erlebnisse mit Hopfenbauern und Kooperationen mit lokalen Betrieben. Die Jury würdigte die hohe Qualität der Touren und den exzellenten Service, einschließlich eines Servicetelefons und Gepäcktransport von Zimmer zu Zimmer.

Michaela Kaniber, Bayerische Staatsministerin für Ernährung, Landwirtschaft, Forsten und Tourismus: „Das Fahrrad ist mehr als nur ein Fortbewegungsmittel – es ist der Schlüssel zu unvergesslichen Erlebnissen in unserer bayerischen Natur. Ob entlang glitzernder Seen, durch schattige Wälder oder hinauf zu grandiosen Aussichtspunkten – der Fahrradtourismus verbindet Bewegung, Erholung und Entdeckungsfreude auf einzigartige Weise. Er ist ein zentraler Baustein für eine nachhaltige und zukunftsfähige Tourismusentwicklung in Bayern. Wer Bayern auf zwei Rädern erkundet, spürt die Freiheit, genießt die Landschaft hautnah, reist bewusst, gesund und im besten Sinne zukunftsorientiert. Deshalb setzen wir alles daran, unsere Radwege weiter auszubauen und den Fahrradtourismus noch attraktiver zu machen! Mit dem „Goldenen Pedal“ zeichnet der ADFC Projekte aus, die den Radtourismus in Bayern fit für die Zukunft machen. Herzlichen Glückwunsch an die Gewinner und danke für Ihr Engagement! Sie sorgen mit Ihren Ideen für einen Radtourismus, der für Einheimische und Gäste attraktiv ist und bleibt.“

Martina Kiderle, ADFC Bayern, ergänzt: „Auch in diesem Jahr zeichnen wir mit dem „Goldenen Pedal“ einige besonders innovative und kreative radtouristische Projekte aus, die zu noch größerer Beliebtheit Bayerns unter Radreisenden beitragen werden.“

Susanne Volkheimer, Geschäftsführerin Haßberge Tourismus e.V.: „Die Auszeichnung mit dem Goldenen Pedal als Bestes Gesamtkonzept ist eine großartige Anerkennung für unser (E)-Radtourismuskonzept mit 23 neuen Themenrouten und bestätigt die engagierte Zusammenarbeit aller Beteiligten. Mit dem neuen digitalen Entdecker-Guide und der Schaffung von Erlebnisräumen haben wir für Einheimische und unsere Gäste ein innovatives Angebot geschaffen - ganz ohne externe Planungsbüros. Dieser Preis motiviert uns, weiterhin kreative und nachhaltige Lösungen zu entwickeln.“

Marco Volpe, Geschäftsführer PDC Tourism: „Radfahren heißt für uns, Land und Leute der Region hautnah zu erleben.“

Wir sind gespannt, welche radtouristischen Projekte 2027 zur dann fünften Verleihung des Goldenen Pedals am Start sind und ausgezeichnet werden.

Pedal-Power für Unternehmen: Fahrradfreundlicher Arbeitgeber werden

Mit der ADFC-Zertifizierung „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ profitieren Unternehmen von gesünderen, motivierten Teams, einem positiven Image und nachhaltigen Kosteneinsparungen. Mit sicheren Abstellmöglichkeiten, Umkleide- und Werkstattangeboten, Bike-Leasing und vielem mehr können Arbeitgeber ein attraktives Umfeld für alle schaffen, die mobil und umweltbewusst unterwegs sein wollen. Und ganz nebenbei die Arbeitgebermarke stärken, Gesundheit und Klimaschutz fördern und Parkplatzprobleme lösen.

Frisch zertifizierte Arbeitgeber in Bayern:

- Gesellschaft für musikalische Aufführungs- und mechanische Vervielfältigungsrechte (GEMA), München (Silber)
- Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV), Standort St. Martin-Straße, München (Silber)
- Markt Kirchseeon (Bronze)
- MV Tec Software GmbH, München (Silber)
- Siemens Healthineers, Erlangen und Forchheim (Gold)
- Stadt Haar (Silber)
- TTI, Inc., Maisach-Gernlinden (Bronze)
- Hochschule Ansbach (Gold)

Du möchtest, dass Dein Arbeitgeber dem Beispiel folgt? Dann sprich mit Personal, Betriebsrat oder Geschäftsführung, sammle Ideen und bring das Projekt ins Rollen. Mit Deinem Einsatz treibst du moderne Mobilität voran und machst Deinen Arbeitgeber fit für die Zukunft!

Mehr Infos unter: www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de



Gen Cory, Auditorin Fahrradfreundlicher Arbeitgeber, im Gespräch mit dem Bürgermeister der Stadt Haar, Dr. Andreas Bukowski.



Das Team der
Regionalmanager:innen
von Bett+Bike

Bett+Bike feiert 30-jähriges Jubiläum

Die ADFC-Marke Bett+Bike feiert im Jahr 2025 ihr 30-jähriges Jubiläum. Seit 1995 führt das Zertifikat Radreisende verlässlich zu fahrradfreundlichen Unterkünften in ganz Deutschland und darüber hinaus. Rund 5900 Betriebe sind heute Teil des Bett+Bike-Netzwerks. In Bayern besitzen rund 650 Gastgeber das Zertifikat Bett+Bike.

ADFC-Tourismusvorstand Christian Tänzler unterstreicht: „Radreisende schätzen guten Service und maßgeschneiderte Angebote. Wir vom ADFC wissen, worauf es da ankommt. Bett+Bike-Unterkünfte sind so beliebt bei Radfahrenden, weil sie sich auf deren Bedürfnisse eingestellt haben: Werkzeug und Luftpumpen, Trockenräume und ein bequemes Bett für eine Nacht, bevor es weitergeht. Für Betriebe, die das erkennen und ihr Angebot fahrradfreundlich machen, kann das Bett+Bike-Siegel ein echter Umsatz-Boost sein. Eine Vielzahl von Bett+Bike-Betrieben, kombiniert mit guter Radwegeinfrastruktur, macht die Region insgesamt attraktiver. Davon profitiert nicht zuletzt die lokale Wirtschaft.“ Radreisende, die fahrradfreundliche Unterkünfte suchen, können auf <https://www.bettundbike.de/> bequem durch die digitale und interaktive Karte mit Hotels, Gasthäusern, Pensionen, Jugendherbergen und Campingplätzen blättern. Spezielle Filter helfen bei der Suche, etwa nach Unterkünften mit Lademöglichkeiten fürs Elektrorad. Für Campingplätze oder Ferienhäuser und -wohnungen gibt es jeweils eigene Zertifizierungen: Bett+Bike Camping und Bett+Bike Ferienwohnung. Sportliche Radreisende mit Rennrad oder Mountainbike finden die passende Unterkunft und einen entsprechenden Service dank des Zertifikats Bett+Bike Sport.

Gabriele Irrek, Bett+Bike Regionalmanagerin beim ADFC Bayern e.V.: „Wir freuen uns über den langanhaltenden Erfolg von Bett+Bike. Ein starkes Netzwerk mit engagierten Gastgeber:innen bildet diese Marke. Wer unterwegs guten Service rund ums Fahrrad haben will, kann sich auf Bett+Bike verlassen.“ Wir gratulieren an dieser Stelle Frau Irrek herzlich zum 25jährigen Betriebsjubiläum – ihr engagierter und begeisterter Einsatz für den Radtourismus hat wesentlich zur Erfolgsgeschichte von Bett+Bike beigetragen.



So geht Fahrrad in Europa

Beim 40. ADFC-Mittagsgespräch stand alles im Zeichen der europäischen Lobbyarbeit fürs Fahrrad



(v.l.n.r.) Bernadette Felsch, stellv. Vorsitzende ADFC Bayern, Jill Warren, ECF, Eva Mahling, Vorsitzende ADFC Bayern

Am gefühlt heißesten Tag des Jahres war Jill Warren der Einladung gefolgt, als Gastrednerin einen Vortrag über die Lobbyarbeit fürs Fahrrad auf europäischer Ebene zu halten. Die scheidende CEO der European Cyclists' Federation (ECF) – dem Zusammenschluss von Radverbänden mit dem Ziel der gemeinsamen Lobbyarbeit fürs Radfahren – hatte in Pandemiezeiten die Chancen des Fahrradbooms genutzt und mit ihrem Team so erfolgreich lobbyiert, dass die Europäische Union nicht nur die Radmitnahmemöglichkeit in Fernzügen zur Pflicht gemacht, sondern auch die „European Cycling Declaration“ verabschiedet hat. Damit hat die EU das Fahrrad als vollwertiges Verkehrsmittel anerkannt, das einen strategischen Ansatz auf EU-Ebene verdient.

Ihren Vortrag begann Jill mit einem Exkurs zur Europäischen Erklärung zum Radverkehr. Diese ist ein ambitioniertes Dokument der EU, das das Fahrrad als emissionsfreies Verkehrsmittel in den Fokus der Europapolitik rückt und einen wichtigen Schritt zur Senkung der Verkehrsemissionen darstellt. Die Erklärung wurde 2024 von der EU-Kommission, vom Europaparlament und den Mitgliedstaaten unterzeichnet und enthält acht Leitsätze und 36 konkrete Bekenntnisse zum Radverkehr und zur Fahrradwirtschaft. Sie soll einen Beitrag zum Erreichen des EU-weiten Ziels der Treibhausgasreduktion von 55 Prozent im Jahr 2030 und der Klimaneutralität 2050 leisten. Die Erklärung fungiert als strategischer Leitfaden und Rahmen für eine fahrradfreundliche Politik, für Fahrradförderung und Finanzierung mit dem Ziel, das volle Potenzial des Radverkehrs in der EU auszuschöpfen. Sie gilt als die bislang ambitionierteste Initiative der EU-Kommission zum Thema Radverkehr und adressiert alle Aspekte von der Infrastruktur über Sicherheit bis hin zur Wirtschaftsförderung. Die Erklärung hat keinen verbindlichen Charakter, ist aber dennoch ein wirksames Instrument mit klarer interinstitutioneller Unterstützung.

Weiter ging es in Jills Präsentation mit dem in Fahrradkreisen nicht unumstrittenen Thema der Radmitnahmemöglichkeiten in Fernzügen, wozu der ECF eine Studie namens „Cyclists Love Trains“ verfasst hat. Die topaktuelle Studie der European Cyclists' Federation zeigt wichtige Entwicklungen für Radreisende auf: Die Analyse von 67 europäischen Fernverkehrsbahnbetreibern ergab, dass die Schweiz (SBB) und Belgien (NMBS/SNCB) mit jeweils 88 Punkten als Spitzenreiter die fahrradfreundlichsten Bahnen Europas betreiben. Europäische Bahnbetreiber bieten durchschnittlich vier Stellplätze für Fahrräder pro Zug, wobei jedoch noch 13 Betreiber (19,4%) überhaupt keine Fahrräder in ihren Fernzügen zulassen. Positiv ist, dass seit 2021 fast das gesamte neu angeschaffte Fernverkehrsrollmaterial für die Fahrradmitnahme ausgestattet ist. Die größten Herausforderungen bleiben internationale Verbindungen, Hochgeschwindigkeits- und Nachtzüge, wo die Fahrradmitnahme noch problematisch ist. Jill Warren stellte einen Lichtblick in Sachen Rad und Bahn in Aussicht: Mit dem Inkrafttreten der EU-Verordnung über Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr im Juni 2025, die erstmals eine gesetzliche Mindestzahl von Fahrradstellplätzen pro Zug festlegt, könnte sich die Situation für Radreisende weiter verbessern.

Trotz der hohen Temperaturen im Raum des Deutschen Museum Verkehrszentrums blieben die zahlreichen Gäste auf ein kühles Getränk, um offene Fragen zu klären, zu Netzwerken und sich einfach nett zu allen möglichen Themen rund ums Fahrrad zu unterhalten. Wir freuen uns schon auf das nächste ADFC-Mittagsgespräch!

Link zu Deklaration: <https://www.ecf.com/en/news/a-historic-milestone-for-cycling-european-institutions-officially-adopt-joint-european-declaration-on-cycling/>

Link Zur Studie „Cyclists Love Trains“: <https://ecf.com/media/ecf%20at%20velo-city/CLT/Cyclists%20Love%20Trains%202025%20Report.pdf>

ADFC Bayern mit neuem Vorstand

Der ADFC Bayern hat auf seiner Landesversammlung wichtige personelle und inhaltliche Entscheidungen für die kommenden Jahre getroffen. Mit Eva Mahling aus München wurde eine neue Landesvorsitzende gewählt, die im engen Schulterschluss mit ihrer Vorgängerin, nun Stellvertreterin, den Verband zukunftsorientiert weiter voranbringen will.

Erfahrung und Entschlossenheit für mehr Radverkehr

Die Maschinenbau-Ingenieurin Eva Mahling bringt bereits vier Jahre intensive ADFC-Erfahrung mit. Sie war maßgeblich am Volksbegehren Radentscheid Bayern beteiligt, organisierte verkehrspolitische Kampagnen zum Überholabstand, die Münchner Sternfahrt und den BiciBus. „Radfahren macht unglaublich viel Spaß, ist Lebensqualität und sollte allen zugänglich sein“, erklärt die neue Vorsitzende ihr Credo. Ihr Ziel: Radfahren in Bayern sicher, komfortabel und selbstverständlich zu machen – für alle Menschen, in jedem Alter und überall im Land.

Kontinuität und Erneuerung im Vorstand

Eva Mahling folgt auf Bernadette Felsch, die nach sieben Jahren als erste Frau an der Spitze des ADFC Bayern nicht erneut kandidierte, aber als Stellvertreterin im Vorstand bleibt. Felsch zieht eine positive Bilanz: Das Radgesetz für Bayern und mehr Geld für den Radwegeausbau konnten erreicht werden. „Ich freue mich riesig, dass ich den Staffelstab nun an Eva Mahling übergeben darf. Sie wird ganz sicher eine tolle Vorsitzende!“ Weitere Vorstandsmitglieder sind: Martina Kiderle und Martina Wermuth (beide München), Uschi Feyrer-Ziob (Ingolstadt), Paulus Guter und Klaus Helgert (beide Erlangen). Neu gewählt wurden Phil Scholz (Passau), Simon Schories (Dachau) und die neue Schatzmeisterin Ursula Zeh (Nürnberg).

Fokus auf Kommunalwahl 2026

Inhaltlich stellte die Versammlung die Weichen für die Kommunalwahl 2026. Die Delegierten beschlossen einstimmig den Leitantrag „Radverkehr ist günstiger und effektiver Klimaschutz. Radverkehr ist kommunale Verantwortung. Radverkehr ist wählbar.“ Damit ruft der ADFC Parteien und Wählergemeinschaften auf, Radverkehrsförderung als zentrales Instrument der kommunalen Klimaschutzpolitik zu begreifen und entsprechend in ihren Wahlprogrammen zu verankern.

„Ein Großteil kommunaler Klimapolitik spielt sich auf der Straße ab – deshalb braucht es sichere und attraktive Bedingungen fürs Radfahren“, betont Eva Mahling. Der Leitantrag fordert verbindliche kommunale Ziele zur Steigerung des Radverkehrsanteils sowie den massiven Ausbau sicherer Radinfrastruktur.



Junge Stimmen, große Pläne: So wächst der ADFC von morgen

Am 26. April gründeten ADFC-Mitglieder zwischen 10 und 26 Jahren in Frankfurt den Jungen ADFC. Die Gründung wurde von der AG Junge Menschen geplant und von der 44. ADFC-Bundeshauptversammlung beschlossen. Sechs Vorstände vertreten junge Menschen nun bundesweit.

Die Wahl fand vor Ort und online statt. Beim parallel stattfindenden ADFC-Jugendforum nahmen 66 Personen teil, davon 12 aus Bayern. In München und Nürnberg existieren bereits regionale Arbeitsgruppen.

Die Bundesgründung macht junge Menschen im ADFC sichtbarer – intern für ihre Perspektiven und extern als Anknüpfungspunkt für neue Mitglieder. Der ADFC Bayern plant, 2026 eine Jugendorganisation in die Landesverband-Satzung aufzunehmen. Bis dahin werden weitere Vernetzungsveranstaltungen organisiert und lokale Jugendorganisationen unterstützt.





DÜNNES EIS

Komm mit
auf Klima-Expedition!

Verkehrszentrum
Halle I

Eisiger Wind, klirrende Kälte und monatelange Dunkelheit - die Expedition der POLARSTERN in die Arktis war extrem. Über ein Jahr driftete das Forschungsschiff ab 2019 durchs Polarmeer. Das Team sammelte Informationen zum Wandel des arktischen Klimas: ein Meilenstein für die Klimaforschung.

Die Ausstellung „Dünn es Eis“ im Verkehrszentrum des Deutschen Museums nimmt die Besuchenden mit auf Klima-Expedition. Schulklassen und Familien erfahren, wie es ist, in der Arktis zu forschen. Sie messen die Eisdicke, suchen nach Mikroorganismen und finden heraus, wie lange es noch mehrjähriges Eis geben wird.

Klar wird: Die Arktis ist unser Frühwarnsystem. Und die Warnung ist deutlich. Es bleibt wenig Zeit. Wir müssen jetzt handeln, um die Klimakatastrophe zu verhindern.

Am Bavariapark 5, München · täglich 9-17 Uhr
www.deutsches-museum.de

Der ADFC im Netz

Bundesverband www.adfc.de

www.linkedin.com/company/adfc-ev

www.facebook.com/AllgemeinerDeutscherFahrradClub

www.instagram.com/adfc.de

Landesverband Bayern www.bayern.adfc.de

www.linkedin.com/company/adfcbayern

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

Übersicht der Kreisverbände und Infoläden in Bayern:

www.bayern.adfc.de/adfc-bayern#c35019



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.

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).

Kontakt

Landesverband: www.bayern.adfc.de

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

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

IMPRESSUM: Herausgeber: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) 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.: Eva Mahling, Vorsitzende – **Redaktion:** ADFC Bayern, Mitarbeit an dieser Ausgabe: Laura Ganswindt, Petra Husemann-Roew, Traudi Schröder, Eva Mahling, Paulus Guter, Phil Scholz, Kerstin Schwabenbauer, Gabriele Irrek, Gerhard Hippmann – **Gestaltung, DTP:** Heike Schievink – **Druck:** Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG, Frankfurter Str. 168, 34121 Kassel, www.ddm.de – **Bildnachweis:** Tobias Hase (S.1), Oliver Bodmer (S.2 oben), ADFC Bayern (S.2 unten), ADFC Bayern (S.3 oben), Guido Benschop (S.4 oben), Marie-Therese Holzer (S.6 oben), ADFC München (S.6 unten), Gronard (S.7), Werner Müller (S.8 oben), Christine Hammouda (S.8 unten), ADFC (S.9 oben), Janina Ruthenkolk (S.9 unten), Laura Ganswindt (S.10), Laura Ganswindt (S.11 oben), Florian Lisak (S.11 unten)