adfc

ADFC Bayern

NACHRICHTEN FÜR MITGLIEDER

Liebe Mitglieder des ADFC Bayern,

was für ein Sommer! Bei Temperaturen über 35 Grad war ich froh über jede schattige, kühle Route – am liebsten durch Alleen und Parks. Ein echtes Hitzetraining hatte ich schon im April, auf meiner Rad-Reise in Taiwan, wo nur noch nasse Kühltücher unter dem Helm halfen. Aber im Alltag brauchen wir andere Lösungen: Unsere Radinfrastruktur muss sich aufs veränderte Klima einstellen.

Umso unverständlicher, dass die bayerische Staatsregierung die Klimaziele im Klimaschutzgesetz von 2040 auf 2045 verschieben will. Der ADFC wurde zur Anhörung eingeladen und hat klar Position bezogen: Klimaschutz duldet keinen Aufschub. Besonders wehren wir uns gegen die Aufweichung der Sektorenziele – gerade die Mobilität, bisher Schlusslicht, muss endlich aufholen. Das Fahrrad bleibt zentraler Baustein der Lösung.*

Zumindest beim ADFC Bayern geht es voran. Auf der Landesversammlung haben wir zwei Satzungsänderungen beschlossen: die Doppelspitze mit mindestens einer Frau und die Möglichkeit zur Gründung eines Jungen ADFC Bayern als Stimme junger Menschen. Passend dazu startet am 1. September der Fahrradklima-Test 2026, erstmals ergänzt um den Jungen FKT für 10- bis 20-Jährige, ausdrücklich für Radfahrende wie Nicht-Radfahrende. Ziel ist eine fundierte Datengrundlage: Wie sicher und angenehm sind die Wege unseres Nachwuchses nach dem Fahrradführerschein, wo liegen ihre Barrieren? Nur so können wir ihre Interessen besser vertreten.

Meine Bitte: Macht mit und macht Werbung! Unser Ziel: Das Fahrrad soll für die nächste Generation selbstverständlich werden.

Herzliche Grüße
Eure Eva
Landesvorsitzende ADFC Bayern

*Was andere Verbände geantwortet haben – findet ihr hier –
https://www.bayern.landtag.de/webangebot3/views/vorgangsanzeige/vorgangsanzeige.xhtml?gegenstandid=166284

Weitere Themen in dieser Ausgabe

Landesversammlung 2026
Schulstraßen in Bayern

Radreisebericht
Taiwan mit dem Fahrrad

Innerverbandliches
Wie Generationenwechsel im ADFC gelingt

Mitglieder des Bündnis Radlager

Radlager statt Skilager: Neues Bündnis bringt Fahrradfreizeiten an Bayerns Schulen

Immer weniger Kinder und Jugendliche fahren regelmäßig Rad, gleichzeitig werden klassische Skifreizeiten für Schulen zunehmend schwieriger zu stemmen – sei es aus Kostengründen oder weil der Klimawandel den Schnee ausbleiben lässt und Skilager abgesagt oder nur noch auf präparierten „weißen Bändern“ durchgeführt werden können. Genau hier setzt das im Januar 2026 gegründete „Bündnis Radlager“ an: Es will Fahrradfreizeiten für Schulklassen als Alternative zu Skilagern etablieren – in Kooperation mit Schullandheimen und Jugendherbergen.

Breites Bündnis aus Verbänden, Institutionen und Kommunen
Zu den Gründungsmitgliedern zählen neben dem ADFC Bayern unter anderem der BUND Naturschutz, das Naturerlebniszentrum Burg Schwaneck, die Gemeinde Pullach, Green City e.V., MunichWays, Schoolbikers Bayern und die Stadt München. Alle Partner:innen verbindet das Ziel, die Radfahrfertigkeiten von Kindern und Jugendlichen zu stärken. Das Bündnis ist nicht auf die Gründungsmitglieder beschränkt, sondern offen für weitere Mitglieder und Unterstützer:innen. Interessierte können sich per E-Mail an radlager@adfc-bayern.de melden.

Schullandheim Rappertshausen

Weitere Informationen und Kontakt:
radlager@adfc-bayern.de

Warum Radlager?
Wo es an Schulen bereits Fahrradangebote gibt – leider noch an viel zu wenigen – kommen sie bei der Schülerschaft begeistert an. Sie fördern die Beherrschung des Fahrrads und die Freude an sportlicher Bewegung, schulen Orientierungssinn und Organisationsfähigkeit und stärken die Mobilitätsbildung im Sinne einer Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE). Nicht zuletzt profitieren Kinder und Jugendliche auch im Alltag zu Hause davon, wenn sie kleine Reparaturen selbst durchführen und ihr Fahrrad eigenständig pflegen können.

Aus diesen Beobachtungen ist die Idee gereift, Fahrradfreizeiten für Jugendliche gezielt in Kooperation mit Schullandheimen und Jugendherbergen zu fördern. Bei der Internationalen Bauausstellung der Metropolregion München (IBA-M) wurde das Radlager-Konzept unter Koordination von Bernhard Dufter bereits als Projektidee eingereicht. Ziel ist es, Informationen und vor allem Erfahrungen zu bündeln und allen interessierten Gruppen zur Verfügung zu stellen.

Vorbild aus Rappershausen
Als Vorbild dient das Schullandheim Rappershausen, das mit maßgeblicher Unterstützung von Michael Kreil, Koordinator von #schoolbikers.bayern, bereits seit vielen Jahren Fahrradfreizeiten durchführt und damit als Best-Practice-Beispiel für die Radlager-Idee gilt. Im Mai 2026 haben die Bündnispartner:innen das Schullandheim besucht und sich vor Ort umfassend über die Umsetzung informiert.

Ziel: Radlager im Lehrplan verankern
Langfristig soll erreicht werden, dass an Bayerns Schulen Radlager durchgeführt und fest im Lehrplan verankert werden. Schüler:innen sollen dort nachhaltig für das Radfahren begeistert werden und wesentliche motorische wie alltagspraktische Kompetenzen erwerben, darunter eine gestärkte Mobilitätskompetenz. Schulen erhalten damit eine Alternative zu Skilagern, die durch steigende Kosten und den Klimawandel zunehmend schwer durchführbar sind. Teilnehmende Jugendherbergen und Schullandheime können im Gegenzug passende Angebote entwickeln, eine verlässliche Zielgruppe erschließen und ihre Belegungszahlen sichern.

Das Radlager-Konzept beschreibt vor allem, wie solche Freizeiten durchgeführt werden können und welche Rahmenbedingungen dafür von allen Seiten geschaffen werden müssen. Ergänzt und abgesichert werden soll es künftig durch passende weitere Bausteine einer Bildung für nachhaltige Entwicklung.

Schulstraßen in Bayern: ADFC fordert klaren Rahmen von der Politik

Auf der Landesversammlung des ADFC Bayern am 9. Mai 2026 in Regensburg haben die Delegierten mit großer Mehrheit den Antrag „Schulstraßen in Bayern ermöglichen“ beschlossen. Der Landesverband will sich künftig dafür einsetzen, dass die bayerischen Staatsministerien Kommunen den Weg zur eigenen Schulstraße deutlich erleichtern.

Das Problem: kein sicherer Weg, kein anderes Mittel
Vor vielen Schulen in Bayern wiederholt sich morgens dasselbe Bild: Autos stauen sich vor dem Schultor, Kinder – egal ob zu Fuß oder mit dem Fahrrad – müssen sich zwischen rangierenden Fahrzeugen hindurchschlängeln.

Elterntaxis erzeugen einen selbstverstärkenden Kreislauf: Mehr Elterntaxis führen zu einem als unsicher wahrgenommenen Schulumfeld und provozieren dadurch weitere Elterntaxis. Bereits jedes 5. Grundschulkind wird täglich mit Elterntaxi zur Schule gebracht. Das führt teilweise zu absurden Situationen, die einen fassungslos machen.

Dieser Teufelskreis muss durchbrochen werden. Ein Baustein hierzu sind Schulstraßen. Das sind Straßenabschnitte, die zu Schulbeginn und -ende zeitweise für den Autoverkehr gesperrt werden und genau hier ansetzen: Sie schaffen Freiraum für einen selbstständigen Schulweg.

Allerdings ist deren Einrichtung immer noch keine Selbstverständlichkeit und erfordert hohen politischen Druck. In München wurde erst kürzlich die 2. Schulstraße eingeführt, andere Großstädte in Europa sind schon deutlich weiter.

Schulstraße Grundschule Kirchenstrasse München

Der Beschluss: Rechtssicherheit statt Flickenteppich
Mit dem neuen Antrag geht der ADFC Bayern über bisherige Forderungen hinaus: Die zuständigen Staatsministerien sollen den rechtlichen Rahmen für Schulstraßen, insbesondere nach der Novelle der Straßenverkehrsordnung, in einem offiziellen Text wie einem Erlass oder Rundschreiben zusammenfassen und an die Kommunen kommunizieren. Ergänzend setzt sich der Fahrradclub dafür ein, dass ein bayerischer Leitfaden entsteht, der Städten und Gemeinden die Initiierung, Einrichtung und Begleitung von Schulstraßen praktisch erleichtert. Der Leitfaden soll bestehende Erfahrungen aus bayerischen Verkehrsversuchen ebenso aufgreifen wie Praxisbeispiele aus anderen Bundesländern. An seiner Entwicklung will sich der ADFC Landesverband gemeinsam mit anderen Mobilitätsvereinen und -initiativen aktiv beteiligen.

Warum das wichtig ist
Viele Kommunen in Bayern würden gerne Schulstraßen einrichten, scheuen aber den rechtlichen Aufwand oder sind unsicher, wie eine rechtssichere Umsetzung aussieht. Mit einem klaren ministeriellen Rahmen und einem Praxisleitfaden soll dieser Schritt für Städte und Gemeinden künftig deutlich leichter werden und nicht länger vom Engagement einzelner Verwaltungen abhängen.

Stimme aus dem Landesvorstand
„Kinder haben ein Recht auf einen sicheren Schulweg – zu Fuß oder mit dem Rad. Wo die Gefahrenlage vor Ort klar ist, muss eine Schulstraße schnell und unkompliziert eingerichtet werden können“, sagt Landesvorsitzende Eva Mahling. „Schulstraßen sind ein wichtiger Baustein. Ganz klar – der sichere Schulweg muss aber von der Haustür aus funktionieren.“

Teil eines größeren Engagements
Der ADFC Bayern setzt sich bereits seit 2023 für Schulstraßen ein und kombiniert die Forderung mit weiteren Maßnahmen für sichere Schulwege, etwa Tempo 30 vor Schulen und durchgängiger Radinfrastruktur. Mit dem aktuellen Beschluss rückt nun die rechtliche und praktische Umsetzung auf Landesebene in den Mittelpunkt – ein wichtiger Hebel, damit aus einzelnen Pilotprojekten flächendeckend sichere Schulwege werden.

ADFC-Fahrradklima-Test 2026: Jetzt mitmachen und Radklima bewerten

Vom 1. September bis 30. November 2026 läuft der ADFC-Fahrradklima-Test (FKT) – und das bereits zum zwölften Mal. Als größte Befragung zur Radzufriedenheit weltweit gibt der FKT Rückmeldung darüber, ob Radfahren vor Ort Spaß macht oder eher Stress bedeutet. Bewertet werden unter anderem das Sicherheitsgefühl, der Zustand der Radinfrastruktur, die Wintersituation auf Radwegen sowie die Werbung für den Radverkehr vor Ort.

Neu 2026: Erstmals gibt es mit dem „FKT Jugendliche“ eine eigene Befragung für 10- bis 20-Jährige. Damit rückt der diesjährige Schwerpunkt – die Mobilität von Kindern und Jugendlichen – zusätzlich in den Fokus. Ergänzt wird die Bürger:innenbefragung weiterhin durch die Kommunalbefragung, bei der Städte und Gemeinden ihre Anstrengungen zur Radverkehrsförderung dokumentieren.

Die Ergebnisse fließen direkt in Verkehrsplanung und Kommunalpolitik ein und zeigen, wo Investitionen in die Radinfrastruktur am dringendsten nötig sind. Je mehr Stimmen aus Bayern eingehen, desto aussagekräftiger werden die Ergebnisse für bayerische Kommunen.

Teilnahme ist vom 1. September bis 30. November unter fkt.adfc.de möglich, die Ergebnisse werden im Frühjahr 2027 veröffentlicht.

Wer sich vorab einen Überblick über die bisherige Entwicklung verschaffen möchte: Der aktuelle Fahrradklima-Test-Reader für Bayern mit Ergebnissen und Handlungsempfehlungen für Kommunen steht im „Dossier: ADFC-Fahrradklima-Test – Ergebnisse Bayern“ unter https://bayern.adfc.de/artikel/adfc-fahrradklima-test-2 zum Download bereit.

Taiwan mit dem Fahrrad – ein Land voller Überraschungen

Ein Reisebericht von Eva Mahling

Drei Wochen, 1.317 Kilometer und ein Land, das mit Countdown-Ampeln, Fahrradparks und grenzenloser Gastfreundschaft überrascht: Unsere Landesvorsitzende Eva Mahling war mit dem Rad rund um Taiwan unterwegs und berichtet von Bergpässen, Begegnungen und dem, was gute Radinfrastruktur ausmacht.

Ankunft in Taiwan

Eigentlich wollte ich nach Japan. Mein Mann, der bei uns die Reisen plant, stieß bei der Recherche zu Flug und Route jedoch auf Taiwan und auf die Entdeckung, dass ein Radweg tatsächlich einmal rund um die ganze Insel führt. Die Entscheidung fiel schnell: Japan wartet, Taiwan drängt, auch aus politischen Gründen. Selbstverständlich mit den eigenen Fahrrädern.

Mit verpackten Rädern geht es auf die Reise

Ein paar Eckdaten zur Tour: drei Wochen im April, inklusive Pausentagen, 1.317 Kilometer und 12.436 Höhenmeter – „nicht getrackt, ist nicht geradelt“, wie mein Mann sagen würde. Dazu unzählige Eindrücke.

Geflogen sind wir mit EVA Air, die eine kostenlose Fahrradmitnahme anbietet, vorausgesetzt, das Rad ist ordentlich im Karton verpackt. Ein kurzer Anruf beim Fahrradhändler genügte: Er hielt passende Kartons bereit und verpackte die Räder professionell, inklusive Abstandshaltern in der Gabel. Ein Tipp für Nachahmende: das Fahrrad gleich bei der Flugbuchung als Sportgepäck anmelden, und wer es bequem mag, lässt das Verpacken direkt beim Fahrradhändler erledigen.

Nach der Landung wurden die Räder direkt am Flughafen zusammengeschraubt. Noch bevor wir richtig losradeln konnten, begleiteten uns freundliche Mitarbeitende zum Bus-Shuttle, denn vom Terminal führte nur eine Autobahn hinaus. Diese Hilfsbereitschaft sollte uns auf der gesamten Reise begleiten.

Wie fast immer auf unseren Radreisen war keine einzige Unterkunft vorgebucht, so blieb jeden Tag die Freiheit, spontan über Strecke und Zwischenstopps zu entscheiden. Dieses Mal war das Vertrauen sogar so groß, dass nicht einmal ein Zelt mitgenommen wurde.

Klimatisch ist der April eine gute Reisezeit, auch wenn wir alles an Wetter erlebt haben: Dauerregen in der ersten Woche, Sonnenschein in den beiden folgenden. Bewährt hat sich diese Ausrüstung: Regenjacke, keine Regenhose, Sandalen und bei Hitze ein Kühl-Handtuch unter dem Helm. Sehr komfortabel war zudem, dass parallel zur Radroute meist eine Bahnstrecke verlief. Weniger attraktive Abschnitte ließen sich so überspringen, zugunsten der landschaftlichen Highlights.

Landschaftliche Höhepunkte

Landschaftlich haben besonders der Süden und die spektakuläre Ostküste begeistert. Auch zwei vorgelagerte, per Fähre gut erreichbare Inseln, standen auf dem Programm. „Green Island“ war so schön, dass wir uns dort gerne noch mehr Zeit gewünscht hätten.

Das persönliche landschaftliche Highlight war die Fahrt durch die Taroko-Schlucht weiter Richtung Nanao: steile Felswände, tropisches Grün und der Blick aufs Meer sind eine atemberaubende Kombination.

Geschafft! Ausfahrt aus der Taroko-Schlucht

Radinfrastruktur im Alltag

Was Radreisen in Taiwan besonders angenehm macht, sind viele kleine Details. An erster Stelle: Ampeln mit Countdown. Selbst 90 Sekunden Rot fühlen sich entspannt an – genug Zeit, um die Trinkflasche aufzufüllen, die Jacke auszuziehen oder einfach durchzuatmen.

Überall gibt es Convenience Stores, die weit mehr sind als kleine Supermärkte: mit sauberen Toiletten, kalten Getränken, warmen Mahlzeiten und Sitzgelegenheiten sind sie perfekte Versorgungsstationen unterwegs.

An den Zugticket-Automaten wird zunächst nach der Art der Verbindung gefragt, darunter auch nach einer „fahrradfreundlichen Zugverbindung“. Nach Auswahl werden nur passende Verbindungen angezeigt. Das hat die Fahrradmitnahme im Zug sehr erleichtert.

Angenehm waren außerdem die häufigen eigenen Fahrstreifen für E-Roller, die zugleich für den Radverkehr freigegeben sind. So blieb der Kfz-Verkehr zumindest getrennt und die Fahrt deutlich entspannter.

Besonders beeindruckend sind die „Fahrradparks“: meist umgestaltete, ehemalige Zugstrecken, die zu komplett getrennten Radwegen umgebaut wurden, teils spektakulär mit Tunneln und Brücken. Am Wochenende waren sie voller Familien, die sich vor Ort Fahrräder (auch E-Bikes) geliehen hatten und mit sichtlich großem Spaß losfuhren. Im geschützten Raum wird Radfahren so für viele zum unbeschwerten Freizeitvergnügen.

Und natürlich das Essen. Jede Mahlzeit war lecker, und bei mir als leidenschaftlicher Teetrinkerin entstand während der Reise eine neue Liebe zum High Mountain Oolong Tea.

Fahrt durch die Taroko-Schlucht

Ganz paradiesisch war es allerdings nicht überall. Auf stark befahrenen Straßen ohne Seitenstreifen oder Radweg wird Radfahren schnell sehr anstrengend. Besonders unangenehm waren die Tunnel: laut, eng, mit oft viel zu geringem Überholabstand, nicht nur bei Autos, auch bei E-Rollern. Gerade dieser Kontrast zeigt, wie entscheidend gute Radinfrastruktur ist: Wo sie vorhanden ist, macht Radfahren einfach Spaß. Wo sie fehlt, wird es schnell stressig.

Erstaunt hat außerdem, dass es in vielen Städten kaum klassische Gehwege gibt. Fußgängerinnen und Fußgänger gehen direkt am Straßenrand. Gleichzeitig finden sich kaum öffentliche Mülleimer, und trotzdem sind die Straßen ausgesprochen sauber.

Steigungen mit Aussicht

Und wieder einmal hat sich gezeigt: Bergfahren macht Spaß. Jeder Anstieg kostet zwar Kraft, doch oben wartet fast immer ein Ausblick, der jede Schweißperle wert ist. Mein Tipp: Sorgt vor und schaut, dass ihr noch ein bis zwei kleinere Gänge am Radl habt, damit lässt sich fast jede Steigung meistern, zwar langsam, aber stetig. Mit guter Musik oder einem spannenden Podcast wird daraus sogar ein Genuss.

Begegnungen

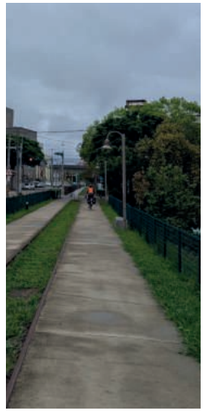
Was ich am Radreisen am meisten liebe, sind die Begegnungen. Menschen, die mit dem Fahrrad unterwegs sind, verbindet oft sofort etwas: Man kommt leicht ins Gespräch, hilft sich gegenseitig und tauscht Geschichten aus.

Besonders beeindruckend war die Begegnung mit Jimmy: 73 Jahre alt, vor rund 50 Jahren zwei Jahre in Taiwan lebend, war er damals schon einmal mit dem Fahrrad rund um die Insel unterwegs. Er sprach Mandarin, und eine Woche lang sind wir gemeinsam geradelt. Erstaunlich: Jimmy war fitter als wir und auch in Verhalten, Gestik und Einstellung überhaupt nicht alt. Ein Vorbild – Radfahren hält jung. Die Aufgabe – einfach dranbleiben.

Mein Fazit

Radreisen sind unschlagbar: Das Sightseeing beginnt schon mit dem ersten Tritt in die Pedale. Man fährt nicht von einer Sehenswürdigkeit zur nächsten, man ist die ganze Zeit mittendrin.

rote Ampel mit nettem Maskottchen



Fahrradpark Radweg an Gleisen

10.000 Räder, eine Botschaft: Die Sternfahrt 2026 rollt auf den Königsplatz

Laut, bunt und unübersehbar: So war die ADFC-Radsternfahrt in München am Sonntag, den 14. Juni 2026, angekündigt und genauso kam sie auch an. Rund 10.000 Menschen schwangen sich aufs Rad, schlossen sich zu 14 polizeibegleiteten Demozügen zusammen und verwandelten die Straßen der Landeshauptstadt für einen Nachmittag in eine durchgängige Fahrradspur. Unter dem Motto „Die Zukunft fährt Rad“ setzte sich die Sternfahrt gemeinsam mit dem Radentscheid München und zahlreichen Bündnispartnern für ein durchgängiges Netz sicherer Radwege ein.

Teilnehmende auf dem Königsplatz

Früh übt sich

Sternfahrt bei Einfahrt in den Altstadttunnel

Schon in den frühen Morgenstunden starteten die ersten Demozüge, manche mit mehr als 80 Kilometern vor sich. Mit Biobikes, Pedelecs, Lasten- und Liegerädern sowie Fahrrädern mit Anhängern vereinigten sich die Kolonnen zu einem immer breiter werdenden Strom, über den gesperrten Mittleren Ring, die Leopoldstraße und die Prinzregentenstraße bis zum Königsplatz. Ab 15:30 Uhr setzten Musik, Redebeiträge und Bühnenprogramm den Schlusspunkt.

Premiere mit dem Oberbürgermeister
Eine besondere politische Symbolkraft erhielt die diesjährige Sternfahrt durch die Teilnahme von Oberbürgermeister Dominik Krause: Erstmals reihte sich ein amtierender Münchner Oberbürgermeister in einen Demozug ein und radelte bis zum Königsplatz mit. In seinem Grußwort sagte er: „Ich verstehe die Radsternfahrt als klares Signal an Politik und Verwaltung“ – ein Signal dafür, dass sich viele Menschen eine sichere Fahrradinfrastruktur wünschten, sei es für den Arbeitsweg, den Schulweg der Kinder oder den Weg zu Freunden.

Andreas Schön, 1. Vorsitzender des ADFC München, ordnete die hohe Beteiligung als klaren politischen Auftrag ein: „10.000 Radfahrende haben heute gezeigt, dass sie bessere Bedingungen für den Radverkehr wollen.“ Sichere Wege ermöglichten Kindern mehr Selbstständigkeit, Familien mehr Bewegungsfreiheit und allen Menschen eine klimafreundliche Alltagsmobilität, in einer Stadt, in der sich Achtjährige ebenso sicher bewegen könnten wie Achtzigjährige.

Die Forderungen: Infrastruktur statt Improvisation
Im Zentrum standen erneut die strukturellen Defizite, die sicheres Radfahren in der Region bislang ausbremsen. Die Forderungen richteten sich klar an Politik und Verwaltung:

- Sichere, vom Kfz-Verkehr getrennte Radwege und lückenlose Netze
- Geschützte Kreuzungen, die Kinder sicher überqueren können
- Breite Radwege, damit Familien nebeneinander fahren können
- Freie Geh- und Radwege ohne falschparkende Kfz
- Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in der Stadt
- Autofreie Zonen und sichere Schulradwege

Das größte Hemmnis, aufs Rad zu steigen, ist nicht fehlende Lust oder fehlendes Können, sondern die Unsicherheit auf den Straßen. Die Sternfahrt machte sichtbar: Es fehlt nicht an Bereitschaft, sondern an Infrastruktur.

Zubringertouren: Eine Region radelt zusammen
Wie ernst es den Menschen in der Region mit dieser Forderung ist, zeigten besonders die zehn Zubringerrouten aus dem Umland. Die weiteste Anreise hatten Teilnehmende aus Augsburg und Rosenheim mit 74 bis 84 Kilometern, gefolgt von Freising, Markt Schwaben und Petershausen. Auch aus Holzkirchen, Tutzing, Grafing, Herrsching und Wolfratshausen rollten frühmorgens Pelotons los, um sich unterwegs mit den anderen Demozügen zu vereinen.

In der Stadt ergänzten vier weitere Routen aus Nymphenburg, der Studentenstadt, vom Piusplatz und aus dem Süden das Bild. Dass am Ende alle Routen ineinanderflossen, stand sinnbildlich für das eigentliche Anliegen: ein zusammenhängendes, sicheres Radwegenetz, das nicht an Stadt- oder Landkreisgrenzen endet, sondern die gesamte Metropolregion verbindet.

Oberbürgermeister Dominik Krause mit Andreas Schön, Vorsitzender ADFC München

Mit Blumen und Regen: Der Fancy Cyclista Ride macht München sichtbar

Kaum hatte der Fancy Cyclista Ride am Samstagnachmittag im Bavariapark gestartet, öffnete der Himmel über München kräftig seine Schleusen. Der Schauer erwischte die rund 60 Frauen mitten auf der Strecke samt ihren frisch mit Blumen, Lichterketten und Schleifen geschmückten Rädern. Doch die Laune ließen sie sich davon nicht verregnen. Zwischen farbenfrohen Outfits und tropfnassem Blumenschmuck wurde weitergeradelt und gelacht, als hätte man auf diesen Regen gewartet, um zu zeigen: Uns kann nichts aufhalten.

Der Fancy Cyclista Ride, organisiert vom ADFC München, war kein Münchner Alleingang. Er geht auf eine türkische Idee zurück: 2013 zogen in Izmir erstmals Frauen herausgeputzt und mit blumengeschmückten Rädern durch die Stadt – als Zeichen für Freiheit, Sichtbarkeit und Selbstbestimmung im öffentlichen Raum. Aus der Aktion wurde eine weltweite Bewegung, die München seit 2025 mitfährt.

So rollte der bunte Tross durchs Glockenbachviertel, um den Gärtnerplatz, über den Sendlinger-Tor-Platz und versprühte dabei gute Laune. Passant:innen blieben stehen, winkten, manche jubelten. Hängen blieb dieses Bild: Frauen, die den öffentlichen Raum nicht nur durchquerten, sondern ihn sich für einen Nachmittag selbstverständlich nahmen.

Teilnehmerinnen des Fancy Cyclista Ride

Genau diese Selbstverständlichkeit treibt auch das Frauennetzwerk des ADFC Bayern um. Schafft der Ride Sichtbarkeit von Frauen auf der Straße, arbeitet das Netzwerk daran, dass sie auch innerhalb des Vereins ankommt: in Vorständen, bei Vorträgen, in Entscheidungen.

Entstanden war das Frauennetzwerk 2019 aus einer praktischen Beobachtung: In vielen Gliederungen des ADFC waren Frauen zwar Mitglieder, aber selten in Ämtern oder auf Bühnen sichtbar. Wer sich engagierte, blieb oft eine von wenigen und wurde nicht immer ernst genommen. Aus dem Wunsch, das zu ändern, entstand ein eigener Raum, in dem Frauen mitreden und sich austauschen können.

ADFC Bayern beim FCR

Heute trifft sich das Netzwerk mehrmals im Jahr – zum Austausch, zu Workshops, zum gegenseitigen Mutmachen. Dazu gibt es Vorträge von Frauen für Frauen und vor allem: einen Ort der Begegnung, an dem Zweifel nicht das letzte Wort haben.

Mehr als Tourismus: Was eine ADFC-RadReiseRegion ausmacht – am Beispiel Inn-Salzach

Radfahren in der ADFC-RadReiseRegion Inn-Salzach

Eine ADFC-RadReiseRegion ist mehr als ein attraktives Urlaubsziel für Radfahrende. Sie steht für ein ganzheitliches Konzept: hochwertige Infrastruktur, gute Services, enge Zusammenarbeit vieler Akteure und ein attraktives Angebot für Gäste wie Einheimische. Wie das in der Praxis funktioniert, zeigte Josef Geisberger vom Tourismusverband Inn-Salzach beim 42. ADFC-Mittagsgespräch.

Die RadReiseRegion Inn-Salzach umfasst die Landkreise Altötting und Mühldorf am Inn mit 55 Kommunen, rund 240.000 Einwohner:innen und 2.230 Quadratkilometern – eine Größenordnung, die zeigt: Sie entsteht nicht durch einzelne Highlights, sondern durch die gemeinsame Entwicklung einer ganzen Region.

Der Anstoß kam von den Radreisenden
Ausgangspunkt war eine ehrliche Bestandsaufnahme: Bereits 2015 zeigten Gästebefragungen deutliche Defizite. 28 Prozent der Radurlauber waren mit der Beschilderung unzufrieden, mehr als die Hälfte bemängelte die Wegweisung, zwei Drittel die Informationstafeln. Die Region reagierte mit einer Qualitätsoffensive: neues Radwegenetz, einheitliche Beschilderung nach FGSV-Standard, digitale Erfassung, professionelles Qualitätsmanagement und Zertifizierung als ADFC-RadReiseRegion, mit dem Ziel, Qualität dauerhaft zu sichern.

Ein Gemeinschaftsprojekt der ganzen Region
Zwischen 2016 und 2020 wurde das Projekt in vier Phasen umgesetzt, von Planung über Beschilderung bis zur Zertifizierung. Projektträger waren der Tourismusverband Inn-Salzach, zwei LEADER-Aktionsgruppen, die Landkreise und alle 55 Städte und Gemeinden. Das künftige Radwegenetz wurde auf rund 1.450 Kilometern befahren, dokumentiert und digital erfasst, die Wegweisung analysiert und Sehenswürdigkeiten sowie Infrastruktur georeferenziert und mit Nachbarregionen abgestimmt.

Qualität wird sichtbar
Heute umfasst die Region rund 1.500 Kilometer durchgängiges Radwegenetz mit 24 Thementouren, 18 Fernradwegen, zehn ADFC-zertifizierten Qualitätsrouten, etwa 2.570 Schilderstandorten sowie 800 digital erfassten Points of Interest wie Sehenswürdigkeiten und Restaurants. Besonders: 96 einheitliche Infotafeln zeigen das gesamte Wegenetz samt Anschlüssen an Nachbarorte und Fernradwege und führen per QR-Code zu Unterkünften, Gastronomie, Fahrradservice und Verleihangeboten.

Touristische Qualität stärkt den Alltagsradverkehr
Radtourismus und Alltagsmobilität profitieren voneinander: Neue Wegweiser, sichere Strecken, Rastplätze oder bessere Oberflächen erleichtern auch den Weg zur Arbeit, Schule oder zum Einkaufen. Umgekehrt gewinnt der Tourismus, wenn das Rad selbstverständlicher Alltagsbestandteil ist. Beispiel Altötting: Die Stadt möchte der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern (AGFK) beitreten und startete dank des guten radtouristischen Angebots mit guten Voraussetzungen in die Vorbereitung, deren Ergebnisse nun helfen, den Alltagsradverkehr auszubauen und die spätere Auszeichnung als Fahrradfreundliche Kommune vorzubereiten. So steigern touristische Maßnahmen die Lebensqualität vor Ort, während Alltagsverbesserungen die Region als Reiseziel attraktiver machen.

Radverkehrsförderung ist eine Daueraufgabe
Mit der Auszeichnung ist die Arbeit nicht abgeschlossen: Ein dauerhaftes Qualitätsmanagement sorgt für Kontrollen, Instandsetzung und Verbesserungsvorschläge an die Kommunen. Dazu zählen auch Abstellanlagen, Rastplätze, Infotafeln und E-Bike-Lademöglichkeiten. Die Re-Zertifizierung im Dreijahresrhythmus sichert die Standards dauerhaft, getragen von einem Netzwerk aus Tourismusverband, Wegepaten, Bauhöfen, Straßenmeistereien, Landratsämtern, Bauämtern und allen 55 Kommunen.

Inn-Salzach zeigt: Eine ADFC-RadReiseRegion ist weit mehr als ein touristisches Label. Sie ist ein regionales Entwicklungsprojekt, das Kommunen verbindet, Qualitätsstandards etabliert und den Radverkehr stärkt, zum Nutzen von Gästen wie von Menschen, die täglich auf denselben Wegen unterwegs sind.

Warum man sein Fahrrad codieren lassen sollte?

Von Armin Schüssler

Dem Bundeskriminalamt zufolge wurden im Jahr 2025 mehr als 214.000 Fahrräder gestohlen – an jedem Tag also rund 600 Fahrräder. Zum Vergleich: Im gleichen Zeitraum waren es lediglich knapp 28.000 Kraftfahrzeuge. Die Schadenshöhe bei den Fahrrädern beziffert das BKA auf mehr als 311 Millionen Euro. Nur knapp zehn Prozent der Fälle werden aufgeklärt [1].

Nach Angaben des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV) waren etwas mehr als die Hälfte der gestohlenen Fahrräder versichert. Die Versicherer leisteten im vergangenen Jahr dabei nicht weniger als 150 Millionen Euro [2].

Die Polizei hebt immer öfter organisierte Banden aus, die sich auf den Diebstahl von E-Bikes spezialisiert haben. Dabei werden an einer Sammelstelle manchmal bis zu hundert Fahrräder gefunden.

Oft gelingt es der Polizei jedoch nicht, sichergestellte Fahrräder ihren Eigentümer:innen zurückzugeben. Gründe dafür können fehlende eindeutige Erkennungsmerkmale, eine der/dem Eigentümer:in unbekannte oder falsch mitgeteilte Rahmennummer oder eine schwer zu findende beziehungsweise gar nicht vorhandene Rahmennummer sein. Wird ein Fahrrad in einem anderen Bundesland gefunden, birgt das weitere Probleme.

Hier hilft die Codierung des ADFC. Der Code enthält verschlüsselt die Adresse der Eigentümerin bzw. des Eigentümers. Dieser Code kann nur von der Polizei in Zusammenarbeit mit den Einwohnermeldeämtern entschlüsselt werden.

Ein Beispiel:
LKR Kfz-Kennzeichen Stadt- oder Landkreis
12 Amtlicher Gemeindeschlüssel des Wohnortes
34567 Straßenschlüssel
890 Hausnummer
AB Initialen des Eigentümers
26 Jahr, in dem codiert wurde

Der Code wird mithilfe eines Nadelprägers in den Rahmen geprägt. Dabei wird nicht spanabhebend gearbeitet, sondern das Material an der Stelle verdichtet. Eine Garantie des Bike-Herstellers für den Rahmen bleibt deshalb erhalten.

Um den Code rückstandslos zu entfernen, müssten Diebe ihn abschleifen und den Rahmen neu lackieren und Fahrräder mit Code sind für sie im Wiederverkauf weniger wert. Um Diebe von Anfang an abzuschrecken, wird der Code deshalb an einer gut sichtbaren Stelle angebracht und zum Schutz mit einem auffälligen Aufkleber versehen.

Für alle Fahrräder, die für eine Prägung ungeeignet sind – beispielsweise Kinderfahrräder, die schnell wieder abgegeben werden, Leasingfahrräder, die ja Eigentum der Leasingfirma sind, oder Fahrräder mit Carbonrahmen, der bei einer Prägung beschädigt werden würde – gibt es die Klebecodierung.

Außerdem kann man auch Akkus, Boxen und andere wertvolle Anbauteile codieren lassen.

Das Codierteam stellt dem Besitzer oder der Besitzerin nach dem Codieren einen ausgefüllten Codierauftrag mit dem Code aus. Dieser sollte gut verwahrt werden, da er benötigt wird, wenn bei einem Diebstahl Anzeige bei der Polizei erstattet wird.

Ein Fahrrad wird markiert

Um sich diesen Ärger zu ersparen und auf Nummer Sicher zu gehen, hier noch ein paar Tipps:

- Zeit ist etwas, was Fahrraddiebe nicht haben. Machen Sie es Ihnen also so schwer wie möglich.
- Verwenden Sie ein wirklich hochwertiges Bügel- oder Kettenschloss. 100 Euro sollte man dafür mindestens anlegen. Noch besser sind zwei Schlösser verschiedener Bauart.
- Das Fahrrad stets an festen Gegenständen anschließen.
- Kontrollieren Sie bei Fahrradständern, ob die Stahlstangen wirklich in Ordnung sind (Diebe haben diese schon zerschnitten und einen Aufkleber darüber geklebt).
- Stellen Sie ihr Fahrrad nach Möglichkeit an belebten, gut sichtbaren und beleuchteten Orten ab.
- Bewahren Sie den Kaufbeleg auf.
- Kontrollieren Sie, ob die im Kaufbeleg genannte Rahmennummer – meist nahe dem Tretlager – stimmt (beispielsweise ist EN14766 eine Norm und keine Rahmennummer).
- Machen Sie Fotos vom Fahrrad, besonders von besonderen Erkennungsmerkmalen.
- Fahrräder sind wenigstens im heimischen Umfeld über die Hausratversicherung versichert. Kontaktieren Sie hierzu ihren Versicherer.
- Wird das Fahrrad verkauft, sollte man unbedingt einen Kaufvertrag ausfüllen. Auf den Seiten des ADFC findet man solch einen Musterkaufvertrag [3].

GPS-Trackern am Fahrrad
Leicht erkennbare Tracker werden von Dieben sofort entfernt, und versteckte schützen nicht vor Diebstahl. Wenn der Tracker verrät, wo das Bike steht, sollte man sich zunächst an die Polizei wenden. Denn nur die Polizei ist berechtigt, Grundstücke und Häuser zu betreten. Ein leider immer wieder vergessener Aspekt ist außerdem, dass Tracker Strom benötigen. Ein Tracker, dessen Akku nicht geladen wurde, ist nutzlos.

Bei Fragen können Sie sich gerne per E-Mail an den Codierbeauftragten für Bayern, Herrn Armin Schüssler wenden. Die Adresse lautet: codierung@adfc-bayern.de.

Quellen:
[1] https://www.bka.de/DE/AktuelleInformationen/StatistikenLagebilder/PolizeilicheKriminalstatistik/PKS2025/pks2025_node.html

[2] https://www.gdv.de/gdv/medien/medieninformationen/weniger-fahrraddiebstaehle-schaeden-bleiben-auf-rekordniveau-199150

[3] https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Im-Alltag/Fahrradkauf/Download/ADFC_Musterkaufvertrag_2018-08.pdf

Stabwechsel mit Bedacht: Wie Generationenwechsel im ADFC gelingt

Erfolgreicher Generationenwechsel: Ute Biegelmann und Luisa Angebrandt vom ADFC Nürnberg

Ein neuer Vorstand wird nicht an einem einzigen Abend gewählt – er entsteht über Jahre, in denen Aufgaben wandern, Vertrauen wächst und irgendwann ein Radentscheid, eine Tour oder einfach eine offene Frage den Ausschlag gibt. Für diesen Artikel wurden Aktive aus mehreren bayerischen Kreisverbänden sowie aus dem Landesvorstand gefragt, was sie zum ADFC gebracht hat und was einen gelungenen Übergang zwischen den Generationen ausmacht. Ihre Antworten zeichnen ein Bild, das weniger von Ämtern als von Haltung handelt.

Der Einstieg: selten geplant, oft ein Anlass

Kaum jemand kommt mit dem festen Vorsatz zum ADFC, später einmal einen Vorstandsposten zu übernehmen. Häufiger ist ein konkreter Anlass, der aus Zuschauenden Mitwirkende macht. Für Benedikt Benz, Vorsitzender des ADFC Regensburg, war es der Radentscheid: „Ich war sehr unzufrieden mit den Zuständen im Radverkehr und wollte ganz einfach, dass es besser wird.“ Über diesen Bürgerentscheid wurde der Kreisverband für ihn erst sichtbar und ein offenes Vorstandsteam sorgte dafür, dass aus punktuellem Engagement dauerhafte Mitarbeit wurde.

Bei Matthias Niewerth aus Bayreuth war der Weg unspektakulärer: Er wollte nicht mehr allein Rad fahren, fuhr bei einer Tour mit und blieb dabei. Schon im Jahr darauf leitete er selbst Touren, damals noch ohne verpflichtende Schulung, „das ging ganz unbürokratisch“. Aus der Tourenleitung wurde die Tourenkoordination im Vorstand, aus dieser schließlich, auch mangels anderer Kandidaten, der Vorsitz.

Auch Luisa Angebrandt, Schatzmeisterin des ADFC Nürnberg, beschreibt ihren Einstieg als naheliegend statt spektakulär: Beruflich als Controllerin tätig, mit BWL-Hintergrund, fiel ihr die Entscheidung leicht, zumal das Finanzamt „erfreulich wenig Raum für kreative Interpretationen“ lässt und die Aufgaben von Anfang an klar umrissen waren.

Was in allen Fällen zusammenkommt: ein persönlicher Anknüpfungspunkt, ein sichtbares Problem, das sich lösen lässt, und ein Verein, der Beteiligung nicht nur erlaubt, sondern aktiv ermöglicht.

Warum Menschen bleiben

Für Phil Scholz, Mitglied des Landesvorstands, entscheidet sich am Alltag, ob Radfahren funktioniert, „nicht am eigenen Rad, sondern an den Rahmenbedingungen: an sicheren Wegen, durchdachten Routen und vernünftigen Abstellmöglichkeiten“. Diese Bedingungen entstehen nicht von selbst, sie werden gestaltet. Genau dort wollte er nicht nur Nutzer bleiben, sondern mitarbeiten. Das freiwillige, unentgeltliche Engagement empfindet er dabei nicht als Verzicht: Zusammenarbeit mit Gleichgesinnten, ständiges Dazulernen und die Erfahrung, dass die eigene Arbeit tatsächlich etwas bewegt, wiegen das auf.

Tim Röber, stellvertretender Vorsitzender in Bayreuth, sieht im ADFC vor allem eine Struktur, die Einzelengagement wirksamer macht: „Der Verein gibt die Möglichkeit, viel besser selbst an der Verkehrswende zu arbeiten als als Einzelkämpfer.“ Wer ohnehin gern an eigenen Projekten arbeitet, findet im Kreisverband schnell Aufgaben, die zu einem passen und daraus entsteht, oft schneller als gedacht, ein Platz im Vorstand.

Übergabe statt Umbruch

Einig sind sich die Befragten darin, dass ein gelungener Generationenwechsel kein einzelner Stabwechsel ist, sondern ein längerer Prozess. Klaus Wörle, stellvertretender Vorsitzender in Regensburg, plädiert für ein Vorstandsteam aus erfahrenen und neuen Mitgliedern statt für einen harten Schnitt: „Ein harter Umbruch, wo ein komplett neuer Vorstand gewählt wird, ist vermutlich eher problematisch, weil zu viel Erfahrung und Wissen verloren geht.“ Entscheidend sei eine Aufgabenverteilung, bei der jede Person bevorzugte Themen betreut, aber flexibel auch anderswo einspringen kann.

Luisa Angebrandt bringt es auf eine Formel: „Ein gelungener Generationenwechsel lebt von Vertrauen und Offenheit.“ Ihre Vorgängerin Ute Biegelmann war 30 Jahre lang Schatzmeisterin und blieb auch nach der Übergabe ansprechbar, „auch jetzt nach zwei Jahren noch“. Diese Mischung aus Loslassen und trotzdem Dasein, wenn Unterstützung gebraucht wird, macht für sie den Unterschied zwischen einer Übergabe und einem bloßen Wechsel aus.

Auch Phil Scholz beschreibt Generationenwechsel als Haltung statt Ereignis: „Früh einbinden, Verantwortung wirklich abgeben und auch mal aushalten, dass Dinge anders gemacht werden als bisher.“ Es reiche nicht, junge Menschen in Ämter zu holen. Entscheidend sei ehrliches Interesse an ihrer Perspektive, unabhängig vom Alter.

Stolpersteine auf dem Weg

Wo Übergaben misslingen, hat das nach Beobachtung der Befragten oft strukturelle Gründe. Martin Wolff, Vorsitzender in Nürnberg, warnt davor, neue Vorstandsmitglieder in alte Konfliktlinien zu drängen: Manche würden von der Erwartung erstickt, „weiter schmutzige Wäsche zu waschen und jahrzehntelange interne und externe Konflikte mit jahrzehntealten Methoden fortzuführen“, so dass für eigene Ideen kaum Raum bleibe. Andere würden ausbrennen, weil sich ein Ehrenamt neben Vollzeitjob und Familie kaum in der nötigen Tiefe stemmen lasse. Zudem werde regelmäßig unterschätzt, wie lange es dauert, sich als Neuling im Verein tatsächlich auszukennen. Das Wissensgefälle bleibe „trotz Amt jahrelang enorm“.

Matthias Niewerth erlebt gerade selbst, wohin ein zu langes Verharren in Doppelbelastung führt: Da er neben dem ADFC noch in einem weiteren Verein im Vorstand aktiv ist, reicht die Zeit nie aus. Für das kommende Jahr hat er daher angekündigt, nicht erneut als Vorsitzender zu kandidieren, mit dem Ziel, auf ein Vorstandsteam umzustellen, in dem Entscheidungen nicht mehr über eine einzelne Person laufen. Strenge Hierarchien nach klassischem Vorsitz-Modell hält er ohnehin für wenig attraktiv, um neue Leute zu gewinnen.

Strukturen mitdenken, nicht nur Personen austauschen

Ein Generationenwechsel, der bei Personen stehen bleibt, greift nach Ansicht mehrerer Befragter zu kurz. Tim Röber fasst es so zusammen: Es brauche „den Mut, manche eingefahrene Struktur der letzten Jahre zu erneuern oder sogar abzuschaffen und durch neue zu ersetzen“, etwa bei Kommunikationswegen innerhalb der Gliederung oder bei bestehenden Aktionen. Das bedeute keineswegs, dass frühere Strukturen schlecht gewesen seien; vielmehr verändern sich die Rahmenbedingungen mit der Zeit, und die Vereinsstrukturen sollten mitwachsen.

Benedikt Benz sieht in lokalen Kampagnen einen wirksameren Hebel als klassische Mitgliedersuche: Statt offensiv zu werben, brauche es niedrigschwellige Aktionen mit echten Beteiligungsmöglichkeiten für Außenstehende. Wer dabei Gefallen finde, bringe sich dauerhaft ein, vorausgesetzt, der bestehende Vorstand lässt das zu und fragt aktiv nach, statt Verantwortung nur zu verteilen, wenn Not herrscht.

Fazit

Aus den sieben Perspektiven ergibt sich kein Patentrezept, aber ein ermutigender gemeinsamer Kern: Generationenwechsel gelingt dort, wo Erfahrung nicht verteidigt, sondern weitergegeben wird, wo neue Mitglieder echten Gestaltungsspielraum statt bloßer Mitarbeit bekommen, und wo Strukturen so flexibel bleiben, dass sie sich mit neuen Ideen weiterentwickeln können. Genau das macht den ADFC zu einem Ort, an dem sich Engagement lohnt: Wer eigene Ideen einbringen möchte, muss dafür keinen fertigen Plan mitbringen – oft reicht ein Anlass, eine Frage an den Kreisverband vor Ort oder einfach die Bereitschaft, bei der nächsten Tour mitzufahren. Der Rest ergibt sich meist von selbst.

Übergabe eines Fahrradlenkers durch den langjährigen Vorsitzenden des ADFC Regensburg, Dr. Klaus Wörle, an den neuen Vorsitzenden Benedikt Benz.

Phil Scholz, Mitglied des Landesvorstands ADFC Bayern

Verabschiedung von Martin Jobst

ADFC-Landesversammlung in Regensburg

Am 9. Mai 2026 tagte die Landesversammlung des ADFC Bayern im Regensburger Thon-Dittmer-Palais am Haidplatz – einem Ort, der selbst für gelungenen Stadtumbau steht. Zur Eröffnung gab es Grußworte, unter anderem von Bayerns Umweltminister Thorsten Glauber, der die Zusammenarbeit mit dem ADFC würdigte, sowie von ADFC-Regensburg-Vorsitzendem Benedikt Benz, der sich mehr niederländische Radinfrastruktur wünschte.

Die Delegierten fassten vier Beschlüsse: Der Junge ADFC Bayern erhält einen eigenen Satzungsabschnitt mit eigenständigen Organen und künftig einem Sitz im Landesvorstand. Der Verband stellt sich mit einer paritätischen Doppelspitze neu auf. Zudem setzt er sich für barrierefreie Rampen an Bahnhofstreppen sowie für Schulstraßen ein.

Bewegend war der Abschied von Martin Jobst nach über 45 Jahren Ehrenamt, zuletzt als Vorstandsbeauftragter für Fundraising. Ehrenvorsitzender Armin Falkenhein würdigte sein Lebenswerk. Zum Ausklang gab es Geburtstagstorte für den nunmehr 35 Jahre alten Landesverband.

Mehr Infos gibt es unter
https://bayern.adfc.de/aktuelles

Überholabstand: Ein Clip mit Augenzwinkern zum Start des Fahrradklima-Tests

Pünktlich zum Start des Fahrradklima-Tests am 1. September rückt ein Dauerthema in den Fokus: zu enges Überholen. Schon 2024 kritisierten 78 Prozent der Radlerinnen und Radler in Bayern genau das (Note 4,6). Mit Augenzwinkern greift ein Videoclip aus dem Landkreis Miesbach das Problem auf: Ein Radfahrer wird zu eng überholt, überholt kurz darauf selbst knapp ein parkendes Auto. Dem Fahrer fällt vor Schreck eine Tüte Semmeln und Brezn aus der Hand.

Initiiert hat den Clip Anschi Hacklinger, die selbst häufig zu eng überholt wird: „Ich wollte nicht nur Opfer sein, sondern etwas bewegen." Unterstützt wurde sie vom ADFC Bayern und dem ADAC Verkehrssicherheitskreis Bayern. Eva Mahling, ADFC-Bayern-Vorsitzende: „Im Clip kommen nur Semmeln und Brezen zu Schaden – im echten Leben ist zu enges Überholtwerden nicht nur unangenehm, sondern gefährlich. Mehr Abstand schafft mehr Sicherheit für uns alle!"

Clip: youtu.be/CcRNhbJgJk8
Vorgeschrieben: 1,5 m innerorts, 2 m außerorts.

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, Eva Mahling, Bernadette Felsch, Armin Schüssler, Lia Hauschke, Dilara Kosar – **Gestaltung, DTP:** Heike Schievink – **Druck:** Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG, Frankfurter Str. 168, 34121 Kassel, www.ddm.de – **Bildnachweis:** Tobias Hase (S.1), ADFC Bayern (S.2 oben + unten), Martina Wermuth (S.3), ADFC (S.4 oben), Eva Mahling (S.4 unten), Eva Mahling (S.5), ADFC München (S.6), ADFC Bayern (S.7), Tourismusbüro Altötting, Dirschl (S.8), Barbara Strobel (S.9 oben), ADFC (S.9 Mitte), ADFC Nürnberg (S.10), Agnes Benz (S.11 oben), Privat (S.11 Mitte), ADFC Bayern (S.12 links), Karsten Scheuren (S.12 rechts)