

Radkurier

Baden-Württemberg



Gut vorbereitet durch die kalte Jahreszeit

RADFAHREN IM WINTER

LANDESMOBILITÄTSGESETZ
Mobile Familie 2.0

MIT DEM RAD IM WALD
Vom Unsinn der 2-Meter-Regel

ÜBER DEN TELLERRAND
Das Fahrrad in Kuba

Verkehrspolitik & Mobilität

- 4 Die etwas andere (Straßen-)Perspektive
- 5 Der neue Werkzeugkasten der Radverantwortlichen
- 6 Mobile Familie 2.0
- 7 Landesmobilitätsgesetz: Top oder Flop?

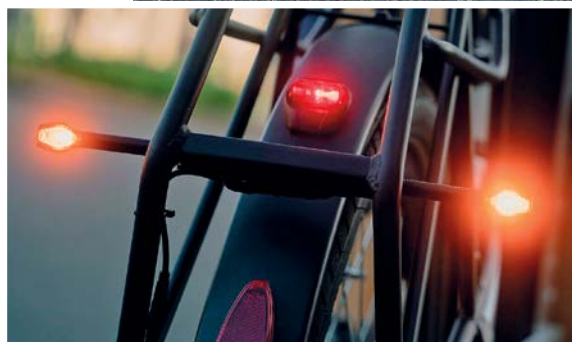
Geschichten aus dem ADFC

- 8 Unser Rad-Rückblick



Sicher unterwegs

- 10 So radelt es sich sicher durch den Winter
- 11 Blinker statt Handzeichen?



Auf Tour im Ländle

- 12 Zu Besuch im Bett+Bike-Hotel in Bad Waldsee
- 13 Drei Tage Inspiration für den Radurlaub
- 14 Vom Unsinn der 2-Meter-Regel

Wissenswertes & Inspiration

- 15 Gelesen, gehört, gesehen: unsere Medientipps
- 16 Wie ist das Radfahren in Kuba?
- 17 Unser „Schutzschild“ im Schilderdschungel



Kinder & Familie

- 18 Die Maus ist fahrradfreundlichste Persönlichkeit
- 18 Schulstraßen für Kinder: Schüler*innen in Aktion
- 19 Rätseln mit Mandarinchen und Hörnle

Als Mitglied immer informiert
Falls Sie unsere digitalen Mitglieder-
newsletter noch nicht bekommen, fehlt
uns Ihre Email-Adresse.
Wenden Sie sich bei Interesse gerne an
mitglieder@adfc-bw.de
und teilen Sie uns Ihre Mailadresse mit.

Impressum

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC),
Landesverband Baden-Württemberg e.V.,
Landesgeschäftsstelle,
Reinsburgstraße 97, 70197 Stuttgart
Tel. 0711 | 5047 94 10
<https://bw.adfc.de>, info@adfc-bw.de
Redaktion: Tobias Husung
V.i.S.d.P: Kathleen Lumma
Layout: www.angelikareimann.de

Bildquellen:

Titel – www.vaude.de | pd-f; Seite 2 – Straßenmalerei: ADFC; Blinker: Busch + Müller KG; Radfahren im Wald: ADFC BW; Seite 3 – M. Zimmermann: Alex Wunsch; Seite 4 – Historische Aufnahme: MARCHIVUM, Bildsammlung KF001690; Straßenverkehr: ADFC Bayern, Gerhard Krahl; Radkreisel: ADFC Mannheim; Seite 5 – ADFC Berlin, Dirk Deckbar; Seite 6 – ADFC, April Agentur; Seite 7 – Illustration: ADFC; Seite 8/9 – Radlerinnen: Mirjam Brinkmann; Frauennetzwerk, BW-Bank: ADFC BW; Fahrradfreundliche Arbeitgeber: Landratsamt Böblingen, LAPP; Radtour: Bernd Egger; Seite 10 – Illustrationen: Freepngimg.com, Matthew Long; Seite 11 – Rad: ADFC; Seite 12/13 – Hotel Grüner Baum; Seite 15 – Velowende: rüffer&rüb-Verlag; Antritt: Detektor.fm; Grafiken: ADFC-BW; Seite 16 – Velo Cuba; Seite 17 – Schild: Wikimedia Commons, Mediatius; Seite 18 – Maus: Deutscher Fahrradpreis, Baumbach; Wimpel: ADFC Duisburg, Kerstin Ciesla; Straßenillu: Lebendige Ortsmitteln für BW 2024; Seite 19 – Illustration Mandarinchen und Hörnle: Gregor Schopf, knickdesign; Illustrationen der Fahrradteile: Designed by Freepik; Seite 20 – Grafik: ADFC-BW

Liebe Leserinnen und Leser,

im Januar 2024 wurde der bekannte Radaktivist Andreas Mandalka (alias Natenom) bei Pforzheim von einem Autofahrenden getötet, der ungebremst auf der Landstraße auf ihn auffuhr. Besonders tragisch: Andreas hatte diese Landstraße mit seiner fehlenden Radinfrastruktur stets kritisiert und sich für eine sichere Radverkehrsführung stark gemacht.

Gefährliche Situationen im Straßenverkehr erleben wir als Radfahrerinnen und Radfahrer sehr häufig. Auch Meldungen über Unfälle, in denen Radfahrende schwer oder sogar tödlich verletzt werden, lesen wir fast täglich. Einer Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV) zur Verkehrssicherheit in Deutschland (2023) zufolge nehmen Aggressionen im Straßenverkehr kontinuierlich zu und zwar bei allen Verkehrsteilnehmenden. Als Vertreter*innen des ADFC sehen wir diese Entwicklungen mit großer Besorgnis, vor allem die Ablehnung und zum Teil der Hass Radfahrenden gegenüber bereitet uns Sorge um die Sicherheit jedes Radfahrenden. Fassungslos machen uns auch der Vandalismus an Gedenkstellen für getötete Radfahrende, die hasserfüllten und eigentlich unsagbaren Kommentare zu verunglückten Radfahrenden in den Sozialen Medien und die abscheulichen Drohbriefe und Hassmails, die uns als Fahrradverband erreichen. Aber auch die Tatsache, dass Verkehrsdelikte immer häufiger unsere Gerichte beschäftigen, weil Verkehrssünder*innen ihre angeordneten Strafen nicht akzeptieren, sondern jede noch so geringe Strafe anfechten, lässt uns an der Menschlichkeit (ver)zweifeln.

Ist ein Menschenleben auf dem Rad nichts wert? Ist nicht jeder getötete oder schwerverletzte Radfahrende einer zu viel?

Für uns als ADFC Baden-Württemberg hat Sicherheit im Radverkehr oberste Priorität. Wir engagieren uns in Politik und Gesellschaft für die Prävention von Verkehrsunfällen mit Radfahrerinnen und Radfahrern zu verhindern. Unser Ziel ist die Vision Zero: NULL Tote und Schwerverletzte im Straßenverkehr. So haben wir auf unserer diesjährigen Landesversammlung einstimmig den Grundsatzbeschluss gefasst, unser Engagement nicht nur auf eine sichere und fehlerverzeihende Infrastruktur zu legen, sondern auch ein rücksichts- und respektvolles Miteinander im Verkehr zu fördern und zu fordern.

Alle Menschen in Baden-Württemberg müssen jederzeit ohne Angst auf dem Rad mobil sein können. Sichere, vom motorisierten Verkehr getrennte Radwege sind dazu die Basis, aber nicht die alleinige Lösung. Vielmehr braucht es ein gutes Verkehrsklima, das geprägt ist von Respekt, Akzeptanz und gegenseitiger Rücksichtnahme. Alle politischen und gesellschaftlichen

Partner*innen sind daher aufgefordert, die Akzeptanz von Radfahrenden als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmende zu erhöhen und das Miteinander



im Verkehr positiv und harmonisch zu gestalten. Insbesondere Politik und Verwaltung sollen mit ihrem Handeln ein klares Zeichen gegen Gewalt, Gefährdung, Rücksichts- und Respektlosigkeit im Verkehr setzen, damit Radfahren ohne Angst jederzeit möglich wird. Aber auch Unternehmen, zivilgesellschaftliche Organisationen und Institutionen der Fahrausbildung tragen aktiv dazu bei, dass alle Verkehrsteilnehmenden mit Respekt und Rücksichtnahme sicher an ihrem Ziel ankommen.

Auch wir Mitglieder im ADFC tragen zum guten Miteinander im Straßenverkehr bei. Wir sind Vorbilder und animieren alle Radfahrenden innerhalb und außerhalb des Vereins dazu,

- › sichtbar und selbstbewusst zu fahren,
- › vorausschauend und mitdenkend mit dem Rad mobil zu sein,
- › sich regelkonform im Straßenverkehr zu bewegen,
- › sichere Verkehrsräume für Fußgänger*innen zu wahren,
- › sich freundlich und kooperativ gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden zu verhalten.

Damit prägen wir ein positives Bild von Radfahrenden und rücken den Menschen auf dem Rad in den Fokus. Denn allein der Mensch und seine Unversehrtheit zählt und nicht seine gewählte Mobilitätsform!

Lassen Sie uns gemeinsam dafür sorgen, dass die erschreckenden Geschichten von Unfällen ein Ende haben! Mit Ihrer Mitgliedschaft, Ihrer Spende, Ihrem persönlichen Engagement oder einfach nur durch das vorbildhafte Verhalten als Radlerin und Radler helfen Sie uns, unsere Vision von sicherem Radverkehr wahr werden zu lassen.

Dafür danke ich Ihnen und wünsche Ihnen eine allzeit unfall- und sorgenfreie Fahrt!

Ihr Matthias Zimmermann
Landesvorsitzender

Wenn eine Straße sprechen könnte...

Die etwas andere (Straßen-)Perspektive



Ich erinnere mich noch gut – damals vor 120 Jahren haben mich die Menschen noch wie selbstverständlich geteilt. Egal ob mit dem Rad, zu Fuß, mit dem Auto oder der Kutsche. Ich galt als öffentlicher Raum. Nur wenige Haushalte besaßen ein Auto oder eine Kutsche. Und diejenigen, die sich leisten konnten, mit dem Auto auf mir zu fahren, fuhren vielleicht 20 oder 30 Stundenkilometer. Damals war ich noch für die Menschen da. Aber heute? Heute sausen nur noch Autos auf mir herum. Die Autos sind viel größer, schwerer und schneller als früher – manche Menschen fahren mit 100 oder mehr Stundenkilometern auf mir. Das tut mir weh, ich gehe davon so schnell kaputt und muss ständig für viel Geld geflickt werden. Es vergeht nicht ein einziger Tag, an dem ich mal Ruhe habe: Immer wird auf mir rumgefahren.

Augen zu und durch?

Und jeden Tag muss ich mir die Augen zuhalten: Wenn ein Kind die Straße überqueren möchte, oder ein älterer Mensch, der nicht mehr so schnell zu Fuß ist. Wenn dann ein Auto auf die Kreuzung zurast und nur im allerletzten Moment bremst – das geht manchmal brenzlig aus. Viel zu oft muss ich aber auch schlimme Unfälle mitansehen. Und das nur, weil die



Straße nicht mehr den Menschen, sondern den Autos gehört! Zufußgehende müssen sich irgendwo an meinen Rand quetschen, zwischen die Parkuhren, Straßenlaternen und Stromkästen. Radfahrenden geht es nicht anders. Was kann aus mir noch werden, außer ein graues, trostloses, unbeachtetes Stück Asphalt. Ich habe fast die Hoffnung aufgegeben... Aber nur fast!

Es geht auch anders

Es gibt so viele Straßen in Baden-Württemberg, die endlich wieder anders aussehen als ich. Viele Straßen haben ihre ursprüngliche Funktion zurückerlangt: Sie sind wieder für alle Menschen da. Zum Beispiel die Fahrradstraße in der Eisinger Nordstadt. Sie erstreckt sich auf einer Länge von etwa 700 Metern quer durch das Viertel. Radfahrende sind auf ihr bevorrechtigt und ohne Zeitverlust unterwegs. Sie bietet Radelnden eine gute Alternative entlang der Eisinger Hauptverkehrsachsen. Und endlich auch weniger von den schweren Boliden: Da weniger Kfz auf ihr unterwegs sind, bietet sie auch für unsichere Radfahrende eine gute Fahrt. Dadurch gibt es weniger Abbiegeunfälle, Radfahrende sind sichtbarer und so radeln auf der Straße auch mehr Leute. Anlieger*innen dürfen die Straßenabschnitte weiterhin mit motorisierten Fahrzeugen befahren und auch in den gekennzeichneten Flächen parken. Es geht also auch miteinander.

Auf ein anderes Beispiel bin ich auch neidisch: Der neue Radkreisel in Tübingen, der in dieser Form deutschlandweit einzigartig ist. Am Ende des Anlagenparks in Tübingen verbindet er die neue Radbrücke West, das „blaue Band“ Richtung Hauptbahnhof und die Altstadt. Auf dieser Verbindung fahren bis zu 10.000 Radfahrende am Tag. Hola! Einige Radfahrende fahren meist mit hohem Tempo auf den Kreisel zu, da sie von der Brücke mit viel Schwung kommen. Damit sie sanft in den Verkehr einfließen und so Unfälle vermieden werden, wurde der Kreisel als Lösung umgesetzt. Die Stadt investiert ihr Geld damit intelligent: Denn ein Kilometer Radweg ist deutlich günstiger als ein Kilometer Straße fürs Auto. Und diese Wege halten sogar noch länger. Je nach Bauart kostet ein Kilometer fürs Rad unter 100.000 Euro. Mit dem Bau von Radwegen kommt so bei allen Bürger*innen deutlich mehr nutzbare Infrastruktur an.




Verbände wie der ADFC setzen sich bei der Verwaltung und im Rat für mich ein: Dass ich auf mehr Arten nutzbar und sicherer werde. Auch die neue Straßenverkehrsordnung erleichtert einiges. Ich bin schon ganz gespannt, was noch aus mir werden kann. Vielleicht mal ein lebendiger Straßenzug, mit Bäumen und Blumen am Wegesrand? Ein Platz, auf dem Menschen im Schatten verweilen und sich treffen? Oder darf ich sogar eine Spielstraße werden, die Kinder mit Kreide bemalen?

- Viele Ideen dafür gibt es hier:
- bw.adfc.de/themen/politik/verkehrspolitik-in-bw/gute-beispiele

Einschätzung eines Radverkehrsbeauftragten

Neue StVO: Mehr Spielraum fürs Rad?


Der Werkzeugkasten der Kommunen wurde mit der neuen StVO erweitert und aufgefüllt – so scheint es. Aber ist die neue StVO in der Praxis das fehlende Puzzleteil, um das Fahrradland Deutschland voranzubringen? Der Radverkehrsbeauftragte der Stadt Konstanz, Gregor Gaffga, schätzt für uns die neuen Möglichkeiten ein.

 „Wir haben im Gemeinderat eine große Mehrheit für flächen-deckendes Tempo 30, fast in allen Hauptverkehrsstraßen. Die neue StVO bietet uns aber nicht die Freiheit diese zu realisieren.“

Ein Blick zurück: Das der StVO zugrundeliegende Straßenverkehrsgesetz stammte noch aus der Kaiserzeit. In den letzten Jahren gab es nur kleine Verbesserungen, im Fokus stand vor allem der fließende Kfz-Verkehr. Im November 2023 sollte es revolutioniert werden: Neben der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs sollten auch Ziele des Umwelt-, Klima-, Gesundheitsschutzes und der städtebaulichen Entwicklung gleichberechtigt einfließen. Die Kommune hätte dann so weitreichende Freiheiten erhalten, z. B. eine Busspur oder einen Radweg als ‚städtebauliche Entwicklung‘ einzurichten. Es kam anders: Fadenscheinige Argumente, die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden würde durch die zusätzlichen Ziele sinken, brachten die Reform im Bundesrat zum Scheitern. Nach zähen Verhandlungen stand Mitte 2024 ein Minimalkompromiss, der nun in Änderungen der StVO mündete.

Statt die erwarteten Freiheiten auszukosten, müssen die Kommunen im Land nun mit dem ‚Reförmchen‘ des Straßenverkehrsrechts umgehen und das Beste daraus machen. Gregor Gaffga hat dafür ein paar Anknüpfungspunkte ausgemacht.



 Eine Maßnahme, die durch die neue StVO möglich wird, hat unser Gesprächspartner schon im Blick:

„Gerade die Erleichterung beim Bewohnerparken kann helfen. Bereits bei ‚zu erwartendem Parkdruck‘ können wir aktiv werden“, weiß der Radverantwortliche. „In der Vergangenheit hat die Einrichtung von Bewohnerparkzonen in Verbindung mit einer Bewirtschaftung der Stellplätze zu einer Reduktion des Parkdrucks geführt.“ Dadurch können öffentliche Flächen teils für den Radverkehr freigegeben werden, die sonst von parkenden Autos besetzt würden.

Bewohnerparken könnte die Akzeptanz für weniger öffentliche Parkflächen steigern.

Auch weggefallen: Neue Radverkehrsanlagen müssen nicht mehr mit einer ‚konkreten Gefahrenlage‘ begründet und von den Straßenverkehrsbehörden genehmigt werden. Während es bisher erst verletzte oder tote Radfahrende und die Einsicht der Verkehrsbehörden

brauchte, um eine Radverkehrsanlage zu bauen, ist nun keine Unfallhäufung mehr auf deutschen Straßen notwendig. „Mit dem Plus an Freiheiten für die Leichtigkeit des Radverkehrs können wir endlich mehr selber gestalten. Das neue Antragsrecht für Gemeinden kommt vor allem kleineren Kommunen zugute, die keine eigene Straßenverkehrsbehörde haben“, erklärt Gaffga. Denn nun können auch Gemeinderät*innen Radinfrastruktur beantragen. Für den Weg in die Zukunft braucht die Politik vor Ort Mut. „Die StVO ist kein Selbstläufer“, fasst Gaffga zusammen. „Für mehr Klimaschutz im Verkehr braucht es Engagement und Willen vor Ort. Die StVO bildet einen Handlungsrahmen dafür.“

TIPP: „Wir sollten in allen Kommunen bei der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Gesamtheit der Verkehrsteilnehmenden berücksichtigen“, also Sicherheit und Leichtigkeit nicht nur auf den Kfz-Verkehr beziehen, empfiehlt Gregor Gaffga. Ein guter Tipp für besseren aktiven Verkehr. „Wenn wir den Schutz der Fußgänger*innen und Radfahrenden stärker priorisieren, dann schaffen wir mehr Sicherheit im Stra-

Landesmobilitätsgesetz: Mobile Familie 2.0

Wenn das Auto stehenbleiben kann

Mia und Paul setzen sich ihre Helme auf. Mia ist vier Jahre alt, Paul acht. Paul radelt gleich mit den Nachbarskindern zur Schule. Er und seine Freund*innen gehen in die dritte Klasse und kennen ihren Schulweg ganz genau: Sie fahren durch ihr Wohngebiet und überqueren an der Ampel die Hauptstraße. Weiter geht's auf dem Radweg bis vors Schultor. Die Kreuzungen, die die drei überqueren müssen, sind gut einsehbar, da im Kreuzungsbereich keine Autos parken. Währenddessen bringt Papa Alex die kleine Mia mit dem Lastenrad in die Kita. Von dort aus fährt er weiter zur Arbeit in die Nachbarstadt. Die 9 Kilometer über Land kann er sicher und zügig zurücklegen, denn vor kurzem wurde ein straßenbegleitender Radweg an der Landstraße gebaut. Mittags holt Alex Mia wieder ab und ist rechtzeitig zu Hause, wenn auch Paul zurückkommt.

Da Mama Julia nicht so gerne Rad fährt, setzt sie sich morgens lieber in den Bus zur Arbeit, der nur eine Straße weiter hält. Mit einem Umstieg in den Zug ist sie in 40 Minuten bei der Arbeit. Früher waren die Busse brechend voll und sie musste oft zum einzigen Bus rennen, wenn es morgens mal länger dauerte. Doch die Stadt hat die Taktung zu Stoßzeiten erhöht, sodass Busfahren jetzt komfortabler ist – und sie oft sogar noch einen Sitzplatz bekommt. Der Mobilitätspass liefert ein Guthaben für das Monatsabo und macht den ÖPNV so attraktiv.



Abends treffen sich alle vier wieder zu Hause zum Abendessen. Paul erzählt von seinem Schultag: „Heute kam ein Polizist in die Schule. Wir haben mit ihm zusammen Radfahren geübt. Aber ich konnte schon alles!“ Ein weiterer Tag im Leben der jungen Familie, an dem das Auto stehengeblieben ist – einer von vielen. „Wir sollten es einfach verkaufen“, schlägt Julia vor. „Es steht ja eh nur rum und wir kommen auch so überall super hin!“. Alex stimmt zu, während Mia am Tisch schon fast die Augen zufallen ...

Was nach Utopie klingt, könnte Realität in Baden-Württemberg sein: Wenn das Landesmobilitätsgesetz (LMG) kommt und konsequent umgesetzt wird.

Der Kern des LMG

Das Landesmobilitätsgesetz soll den rechtlichen Rahmen für nachhaltige Mobilität im Einklang mit dem Klimaschutz bilden. Ziel dabei ist „die Ermöglichung und Gestaltung einer nachhaltigen, leistungsfähigen, sozial gerecht gestalteten und verlässlichen Mobilität in Baden-Württemberg“ (Entwurf LMG) mit

- › Verkehrssicherheit als zentralem Leitmotiv und Aufnahme der Vision Zero ins LMG. Damit wird erstmals gesetzlich festgehalten, dass kein Mensch im Straßenverkehr schwer verletzt oder getötet werden soll. Unfallursachen sollen schneller und intensiver überprüft und im besten Fall behoben werden. Darüber hinaus sollen stets getrennte Wege für Kfz-, Fuß- und Radverkehr eingerichtet werden.
- › einem/einer Kreiskoordinator*in für Radverkehrsnetze. Diese Koordinator*innen sollen den kommunalen Radverkehrsbau in den Landkreisen koordinieren. So können kommunale, aber auch überregionale Radnetze schneller realisiert werden.
- › digitalen Parkraumkontrollen zur wirkungsvollen Sanktionierung von Falschparken. So können Kommunen sensible Flächen wie Kreuzungen schneller und wirksamer überprüfen und für Räumung sorgen. Die gegenseitige Sicht aller Verkehrsteilnehmenden an Kreuzungen kann so besser gewährleistet werden.
- › Mitfinanzierung des ÖPNV über den Mobilitätspass. Bürger*innen finanzieren über Abgaben den lokalen Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs mit. Im Gegenzug erhalten sie ein Mobilitätsguthaben in gleicher Höhe, das auf ein Monatsabo für den Nahverkehr oder das Deutschlandticket angerechnet wird. So soll der Nahverkehr ausgebaut und ein Anreiz zum Umstieg gegeben werden.

Eine Einschätzung des ADFC

Landesmobilitätsgesetz: Top oder Flop?

Fast 60.000 Gesetze und Normen kann man allein für Baden-Württemberg finden. Braucht es da wirklich noch ein Landesmobilitätsgesetz? Ein Landesmobilitätsgesetz regelt die Grundsätze der Mobilität im Land und definiert Leitlinien für eine klimafreundliche, leistungsfähige und verlässliche Mobilität der Zukunft. Damit liefert ein Mobilitätsgesetz die Grundlage für eine einheitliche Entwicklung der Mobilität im Land. Wäre es nicht wünschenswert, wenn der ÖPNV überall gleichwertig verfügbar wäre oder Radwege landesweit nach einheitlichen Zielvorstellungen und Grundsätzen gebaut wären? Wir als ADFC sagen: JA, es braucht ein Landesmobilitätsgesetz!

Damit das Landesmobilitätsgesetz die Weichen für eine nachhaltige Mobilität stellt, muss es klare Zielvorgaben enthalten. Für mehr menschen- und stadtverträglichen Verkehr muss im Gesetz verankert werden, dass

- › eine deutliche Änderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten der nachhaltigen Mobilitätsformen beabsichtigt wird,
- › die Sicherheit von allen Verkehrsteilnehmenden oberste Priorität hat,
- › eine möglichst geringe Rauminanspruchnahme durch Verkehrsflächen und eine faire Verteilung dieser Flächen (entsprechend dem angestrebten Modal Split) bezweckt wird und
- › finanzielle Anreize zugunsten der nachhaltigen Mobilität entstehen.

Neben konkreten Zielsetzungen sollte ein wirkungsvolles Mobilitätsgesetz die Rahmenbedingungen für nachhaltige Mobilität schaffen. Das umfasst die finanziellen, personellen und strukturellen Grundlagen für die Umsetzung nachhaltiger Mobilität in den Landkreisen und Kommunen. Dazu gehören z.B. die Definition und Festlegung von bestimmten, für die mobile Zukunft notwendigen Infrastrukturelementen (z. B. Radschnellwege) und deren Standards. Auch Pflichtaufgaben für Kommunen und Landkreise sollten festgelegt (z.B. Radverkehrsförderung als Pflichtaufgabe für jeden Landkreis) und Finanzierungsquellen für den Ausbau von Infrastruktur ge-

schaffen werden (z.B. Mobilitätspass als Abgabe für den Ausbau des ÖPNV).

Der aktuelle Entwurf des Landesmobilitätsgesetzes enthält kaum konkrete Zielsetzungen und nur wenige Regelungsbereiche zur Gestaltung der nachhaltigen Mobilität:

- › Radverkehrskordinator*innen in jedem Stadt- und Landkreis
- › Beschaffung sauberer Fahrzeuge im öffentlichen Sektor
- › Mobilitätsdaten und digitale Parkraumkontrolle
- › Mobilitätspass

Für den ADFC ist das zu wenig! Radverkehrskordinator*innen sind zwar wichtig für die Radverkehrsförderung vor Ort, aber nicht das Wundermittel für die schnelle Umsetzung einer klimafreundlichen Mobilität. Es fehlt nicht nur eine klare Zielsetzung, den Radverkehrsanteil auf mindestens 20% zu erhöhen und die dafür notwendigen Verkehrsflächen umzuverteilen, sondern auch konkrete Rahmenvorgaben

- › zu Infrastrukturelementen und deren Qualitätsstandards,
- › zur Verknüpfung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsmitteln wie dem ÖPNV,
- › zum Fahrradparken und zur Fahrradmitnahme in Bus und Bahn und
- › zum Fahrradverleih.

Es bleibt zu hoffen, dass die Einschätzungen des ADFC und anderer Verbände Wirkung zeigen und das „Landesmobilitätsgesetzchen“ zu einem kraftvollen Mobilitätsgesetz wird, damit das Auto in Zukunft wirklich stehen bleiben kann!



Der Rad-Rückblick

24 Stunden, 400 Kilometer: Radeln für den guten Zweck

Zwei Freundinnen aus Stuttgart hatten eine verrückte Idee: Am längsten Tag des Jahres wollten sie innerhalb von 24 Stunden den Neckartal-Radweg von Villingen-Schwenningen nach Mannheim radeln – und dabei die 400 Kilometermarke knacken. Eine der beiden ist unsere Kollegin aus der ADFC-Geschäftsstelle, Mirjam Brinkmann, die andere ihre Freundin Margarete Schumm. Und warum? Sie wollten die ersten Personen sein, die den Neckar non-stop entlangradeln.

Mit dieser Aktion sammelten sie Spenden für den Verein Bike Bridge e. V. (bikebridge.org), der sich dafür einsetzt, dass Frauen mit Flucht- und Migrationserfahrung Radfahren lernen und so eigenständig mobil werden.

Die beiden Frauen brennen fürs Radfahren und möchten, dass alle Frauen die Chance bekommen, aufs Rad zu steigen, unabhängig zu sein und sich den Wind um die Nase wehen zu lassen!

Bei der Aktion sind über 2.000 Euro Spenden eingegangen. Und am Ende hat eine der beiden die vollen 400 Kilometer geschafft, herzlichen Glückwunsch!



ADFC-Frauennetzwerk lädt zur Diskussion: Wie fördert Sprache die Verkehrswende?

Schließen Sie kurz die Augen. Stellen Sie sich eine Straße vor. Was sehen Sie? Wozu dient diese Straße? Wer macht da was? Öffnen Sie die Augen wieder.

Was haben Sie sich vorgestellt? Fast alle von uns haben das Auto im Kopf, wenn sie an „Straße“ oder „Verkehr“ denken. Das Auto ist so normal geworden, dass viele

Formulierungen in der Straßenverkehrsordnung (StVO) wie selbstverständlich vom Auto als Norm ausgehen. Nehmen wir den „Fußgängerüberweg“: Hier wird automatisch davon ausgegangen, dass die Fahrbahn für Autos reserviert sei und von den

Menschen, die zu Fuß gehen, nur an bestimmten Stellen überquert werden dürfe.



Wenn andere Verkehrsarten als das Auto Vorrang haben, so wird es explizit benannt: Fußgängerzone, Radweg, Fahrradstraße. Die „Autozone“ aber kennen wir nicht, denn jede Straße ist eine Autozone. Dieses kleine Gedankenspiel zeigt: Unsere Sprache beeinflusst, wie wir Mobilität wahr-

nehmen. Das ist inzwischen auch wissenschaftlich belegt.

Das ADFC-Frauennetzwerk Baden-Württemberg bringt dieses Thema in den Verband ein und hat dazu bereits am 18. Juni 2024 den Referenten Dirk von Schneidmesser vom Helmholtz-Institut Potsdam zu einem Diskussionsabend eingeladen. Fallen Ihnen auch Begriffe oder Situationen ein,

bei denen das Auto ganz selbstverständlich geworden ist? Wie können wir diese alltäglichen Begriffe ersetzen?

Schreiben Sie uns Ihre Ideen an presse@adfc-bw.de

Fahrradfreundliches Baden-Württemberg

Eigene Duschen, Umkleiden und gute Fahrradstellplätze am Eingang: Immer mehr Betriebe und Behörden in Baden-Württemberg erfüllen die Kriterien eines fahrradfreundlichen Arbeitgebers und tragen daher zurecht das Siegel des ADFC. Sie erhalten neben dem EU-weiten Siegel eine umfassende Beratung und Betreuung. Wo hakt es in ihrem Betrieb? Wie können sie die betrieblichen Mobilitätskonzepte nachhaltiger, gesünder und umweltfreundlicher gestalten? Das Ländle radelt in Sachen betrieblicher Radmobilität voran: Hier sind bislang 57 fahrradfreundliche Arbeitgeber zertifiziert, mehr gibt es nur in Nordrhein-Westfalen. Ob Unternehmen oder Banken, Stadtverwaltungen oder Landratsämter, Versicherungen oder Universitäten: Für alle sind radfahrende Mitarbeiter in jeder Hinsicht ein Gewinn!

Alle Informationen zum ADFC-Projekt sowie alle ausgezeichneten Arbeitgeber gibt es auf der Webseite www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de



On Tour mit dem Fahrradclub

Der ADFC kennt die schönsten Radstrecken in ganz Baden-Württemberg – und das Beste daran: Wir behalten sie nicht für uns! Wir planen oder leiten Touren für Fahrradbegeisterte, sei es für große Freundschaftsgruppen oder Kollegen: Ein gemeinsamer Ausflug oder eine mehrtägige Radtour sorgt für Genussmomente, bringt Spaß und pure Erholung. Unsere Kollegin Mirjam ist nicht nur Referentin für Mobilität und Verkehr, sondern auch ausgebildete Tourenleiterin. Im Spätsommer war sie mit gleich 32 Fahrradurlauber*innen aus der Schweiz im Neckartal unterwegs. Die Gruppe entdeckte den Neckar auf einer Wochentour von Rottweil bis Mannheim. Dabei erkundeten sie Sehenswürdigkeiten wie die Esslinger Altstadt, das Biotop Zugwiesen oder das schöne Tübingen. Egal ob Urlaub oder Betriebsausflug in der Region – auf dem Rad und mit der Expertise des ADFC wird es unvergesslich.



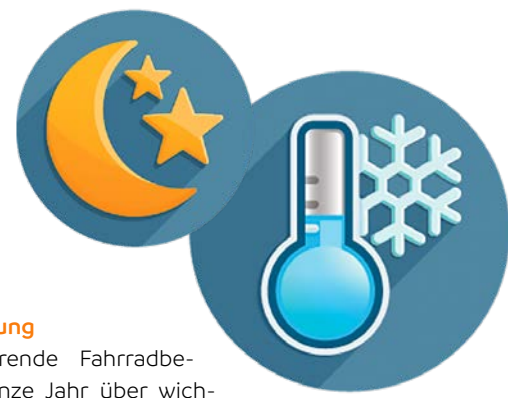
Weitere Informationen unter bw.adfc.de/auf-reisen

Regionale Partner*innen fürs Rad

Zur Scheckübergabe empfing Benjamin Barth, Direktor Privatkunden Stuttgart City (BW Bank), den ADFC hoch über den Dächern der Stuttgarter Innenstadt. Und es war nicht nur ein schöner Ausblick auf Stuttgart, sondern auch ein schöner Ausblick auf die Zukunft: Denn dank der großzügigen Spende konnten wir das Herbst-Winter-Spezial von radspaß kostenfrei für die Teilnehmenden anbieten. Bei dem Extraprogramm unserer Fahrsicherheitskurse konnten sich die Teilnehmenden auf die speziellen Anforderungen der kalten Jahreszeit vorbereiten.



Die radspaß-Aktionsplanungen für 2025 laufen auf Hochtouren. Seien Sie gespannt darauf, was in der Zukunft noch kommt. Wir freuen uns dabei besonders auf die Zusammenarbeit mit regionalen Partner*innen, denen die Sicherheit von Radfahrenden genauso am Herzen liegt wie uns!



Radfahren im Winter

Tipps und Tricks beim Kälteradeln

Die Fahrradsaison muss nicht zwangsläufig mit der kalten Jahreszeit enden. Für viele Radenthusiast*innen ist es einfach undenkbar, das eigene Zweirad für mehrere Monate in den Keller wegzuschließen. Die veränderten Witterungsbedingungen fordern einiges ein, aber dafür haben wir ein paar Tipps und Tricks.

Die richtige Kleidung

Zugegeben: Eisiger Wind, frostige Temperaturen, Schnee und Regen motivieren nicht gerade dazu, sich auf's Rad zu schwingen. Mit passender Kleidung kann dem Schmuttelwetter im Winter jedoch getrotzt werden. Mehrere dünne Kleidungsschichten übereinander im „Zwiebellook“ sorgen für Wärme auf dem Rad. Gegen Nässe helfen wasserdichte Schuhe, Regenhose und eine regenabweisende Jacke. Weitere Ideen sind Winterfahrradhandschuhe und eine dünne Mütze, die bei Bedarf unter den Helm passt. Und helle, reflektierende Kleidung hilft dabei, bei Dunkelheit besser gesehen zu werden.



Dem Wetter angepasst fahren

Bei Schnee, Nässe und Glätte ist es schnell passiert: Das Fahrrad kommt ins Schleudern und – Glück gehabt. „Beim nächsten Mal fahre ich vorsichtiger“, denken sich dann die meisten. „Dann fahre ich langsamer, halte große Abstände und fahre langsam in die Kurven.“ Gerade dort sollte bei rutschigem Untergrund weder getreten noch gebremst werden. Auf Glatteis sollten Radfahrende nicht lenken und ohne Bremsen ausrollen. Weitere Tipps: Ein niedrigerer Reifendruck sorgt für mehr Haftung – dabei darf jedoch der minimale Reifendruck nicht unterschritten werden. Um mit den Füßen besser den Boden zu erreichen, kann es hilfreich sein, für kurze Zeit den Sattel tiefer zu stellen. Aber Achtung: Die falsche Sitzhöhe kann zu Knieproblemen führen.



Die Fahrrad-Ausstattung

Eine gut funktionierende Fahrradbeleuchtung ist das ganze Jahr über wichtig, spielt in der kalten Jahreszeit wegen der Dunkelheit und schlechteren Sichtverhältnisse aber eine noch größere Rolle. Vorder- und Rücklicht sowie Reflektoren müssen vom Kraftfahrt-Bundesamt zugelassen sein. Weitere Infos dazu gibt es im Artikel über das verkehrssichere Fahrrad. Spezielle Winterreifen sind beim Fahrrad nicht vorgeschrieben, empfehlen sich aber für Personen, die das ganze Jahr über mit dem Rad unterwegs sind. Winterreifen sind mit und ohne Spikes erhältlich. Kälte (und auch Hitze) können den Fahrradakku von Pedelecs schädigen, daher sollte er an einem trockenen Ort gelagert werden, wo er vor Witterung geschützt ist und erst kurz vor Fahrtantritt eingebaut werden.

radspaß zum Start in die neue Saison

Nach dem Winter fiebern viele Radfans natürlich dem Frühjahr entgegen. Einen Kickstart für die Sicherheit in der neuen Saison bieten die radspaß-Fahrsicherheitstrainings. Das ADFC-Projekt radspaß soll Alleinunfälle von Pedelecfahrenden vorbeugen. Ausgebildete, erfahrene Trainer*innen schulen die Teilnehmenden im Hinblick auf eine optimale Fahrtechnik und sicheres Fahrverhalten. Radspaß bringt mehr Souveränität und Sicherheit auf zwei Rädern!

Die radspaß-Kurse können ganz bequem über die Webseite www.radspass.org gebucht werden.

Anzeige



• Familienbrauerei seit 1728 •



OHNE
– naturtrüb –



www.gruibinger.de

Blinker statt Handzeichen

Pro und Kontra von Blinkern am Fahrrad

Per Gesetz dürfen Fahrräder nun mit einem Blinker am Fahrrad ausgestattet sein. Die Blinker können das Armzeichen zum Abbiegen ersetzen. Dieser Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) hat der Bundesrat im Mai 2024 zugestimmt.

Dazu gehört die Zulassung von Fahrtrichtungsanzeigern für alle Fahrräder. Bislang waren Blinker nur bei mehrspurigen Fahrrädern oder solchen mit einem Aufbau zulässig, der Handzeichen der Fahrenden ganz oder teilweise verdeckt. Begründet wird die Änderung damit, dass die technischen Voraussetzungen für zuverlässige Funktion gegeben seien. Die Dynamoleistung reichte früher nicht aus, um neben Scheinwerfer und Rücklicht auch noch Blinker mit ausreichend Energie zu versorgen. Nabendynamos und Akkus stellen aber nun genug Leistung bereit. Doch welche Vorteile bieten die Fahrradblinker eigentlich?

Radfahrende werden beim Abbiegen gerade im Dunklen oder bei schlechten Sichtverhältnissen besser gesehen. Insbesondere bei Linksabbiegevorgängen erhöht der Blinker so die Sicherheit der Radfahrenden. Darüber hinaus müssen Radfahrende künftig nicht mehr eine Hand vom Lenker nehmen. So können sie stets mit

beiden Händen bremsbereit sein und die Fahrstabilität aufrecht erhalten. Dies dürfte gerade bei unsicheren Radfahrenden oder auf unebenem Untergrund einen Sicherheitsgewinn bringen. Und dabei gilt: Nur wer sich wirklich sicher fühlt, steigt auch gern aufs Rad und bleibt dabei. Daher begrüßt der ADFC diese Entwicklung. ABER – bietet ein Blinklicht am Rad wirklich so viel Sicherheit? Wohl kaum. Weiterhin sind getrennte Wege für alle Verkehrsrarten sowie der Ausbau eines sicheren Radnetzes die wirksamsten Methoden zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrende. Auch eine Geschwindigkeitsreduktion für den motorisierten Verkehr, die vollständige Analyse von Unfallursachen und die umgehende Beseitigung von Gefahrenstellen sind notwendige Voraussetzungen dafür, dass kein Radfahrender mehr im Straßenverkehr getötet oder schwer verletzt wird. Die Vision Zero wird nicht (nur) mit Blinkern realisiert.

Außerdem bleibt eine Frage: Sollten sich Radfahrende an die Technik der Automobilindustrie anpassen, um im Straßenverkehr sicher unterwegs zu sein? Oder sollte sich der Straßenverkehr an die Bedürfnisse der vulnerabelsten Teilnehmenden anpassen?

Sicherheit auf zwei Rädern

So sieht ein verkehrssicheres Fahrrad aus

Ein verkehrssicheres Fahrrad bringt dich im Straßenverkehr sicherer von A nach B. Egal, ob auf Alltagswegen oder einer langen Tour – das Fahrrad muss den Anforderungen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) entsprechen.

Was gehört dazu?

1. Licht: Bei Dämmerung, Dunkelheit oder schlechter Sicht ist eine gute Beleuchtung unverzichtbar. Dein Fahrrad benötigt einen weißen Frontscheinwerfer sowie ein rotes Rücklicht. Beide Lichter müssen über Batterie oder Dynamo angetrieben werden und dürfen nicht blenden.

2. Reflektoren: Neben der Lichtanlage sind auch Reflektoren unverzichtbar. Dazu gehört ein weißer Reflektor vorne und ein Roter hinten. Außerdem müssen gelbe Reflektoren an den Pedalen und Reflektoren an Speichen und an der Felge oder am Reifen vorhanden sein.

3. Bremsen: Jedes Fahrrad braucht zwei unabhängig voneinander funktionierende Bremsen – für das Vorder- und Hinterrad. Sie müssen jederzeit das Fahrrad schnell und sicher zum Stehen bringen können.

4. Klingel: Eine helltönende Klingel hilft dabei, andere Verkehrsteilnehmende rechtzeitig zu warnen. Sie muss sich leicht bedienen lassen und ausreichend laut sein.

5. Rutschfeste Pedale: Auch die Pedale müssen Sicherheit beim Treten geben, ohne dass die Füße abrutschen.

6. Reifen und Räder: Die Reifen des Fahrrads sollten das richtige Profil und den passenden Luftdruck haben. Achten Sie darauf, dass sie keine Schäden und genug Profil aufweisen, um einen platten Reifen oder gar einen Sturz zu vermeiden.



Sinnvoller Zusatz sind hochwertige Schlösser zum Schutz vor Fahrraddiebstahl, ein Kettenschutz, ein stabiler Gepäckträger und Schutzbleche für die Laufräder. Standlicht vorn und hinten leuchtet auch beim Stopp an Ampeln und Kreuzungen und sorgt für mehr Sichtbarkeit.

Regelmäßige Checks für mehr Sicherheit

Selbst das beste Fahrrad benötigt regelmäßige Wartung. Dazu gehört, auf die Bremsen zu achten, die Beleuchtung zu überprüfen und die Kettenspannung zu kontrollieren. Eine Inspektion im Jahr oder vor längeren Fahrten kann vor unangenehmen Überraschungen schützen. Der ADFC bietet dafür oft lokale Radchecks an.

Ein verkehrssicheres Fahrrad ist die Basis für sicheres Radfahren. Das gibt nicht nur ein gutes Gefühl, sondern steigert auch den Spaß beim Fahren. Ein Fahrrad in Topform bringt uns öfter in Bewegung – und unsere Gesundheit sagt „Danke“.

Bett+Bike-Betrieb „Grüner Baum“ in Bad Waldsee

Radurlaub zwischen Heilkurort und Barock

Herr Schmidinger ist der Besitzer des Bett+Bike zertifizierten Hotels Grüner Baum in Bad Waldsee mit 135 Jahren Geschichte in Familienhand. Seit 20 Jahren fahrradfreundlich zertifiziert, bietet das Hotel Garagenplätze für Räder und tolle Erlebnisse auch für Gruppen.

Wie sind Ihre Erfahrungen mit Radfahrenden?

Wir haben sehr positive Erfahrungen gemacht. Das Gute ist: Die Gäste können nicht nur bei uns schlafen sondern im Restaurant auch essen. Immer mehr Gruppen nutzen das Hotel auch als Stützpunkt, um nach Norden, Süden, Westen oder Osten aufzubrechen, wie es ihnen beliebt: Nach Oberschwaben, an die Donau, ins Allgäu, oder an den Bodensee... Auch die Erfahrungen der Gäste sind sehr gut, sie kommen gerne zurück und genießen das Essen bei uns. Nach Corona ist die Nachfrage wieder stark gestiegen und wir profitieren von den „walk-in“ bzw.

„Drive-ins“: Im Sommer haben wir oft 10 bis 15 Radfahrende parallel bei uns. Sie kommen oft spontan, rufen am Morgen an und finden fast immer einen Platz, auch in der Sommersaison – also von April bis Oktober.

Was erleben die Gäste bei Ihnen?

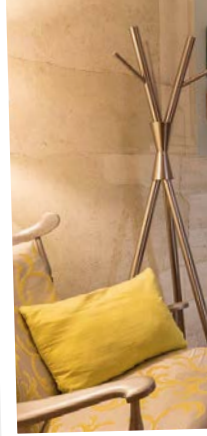
Bei uns gibt es gelebte „schwäbische Lebensart“. Der Schwabe an sich ist sehr ruhig und sagt nicht viel. Aber wenn er was sagt, dann ist er ein Ausdruck von Geselligkeit, voller Genuss und ein unkomplizierter Zeitgenosse. Im Schwabenländle sind die Leute hilfsbereit, aber auch ureigen: 17:45 Uhr ist bei uns dreiviertel 6 – der Schwabe liebt nunmal seine Logik. Schwäbische Spezialitäten mit Spätzle, Rostbraten, sauren Kutteln und mehr, diese Lebensart geben wir mit, dass nachher keine*r alleine ist bei uns. Wir wirken manchmal etwas reserviert wegen unserer Wortkargheit, aber sind sehr freundlich und leben den Service. Schwa-

ben sind auch bescheiden – wir wollen lieber was schaffen statt zu rede.

Was bieten Sie an besonderen Angeboten für Radreisende?

Neben den Garagen fürs Rad bieten wir Reparatursets und Lademöglichkeiten für E-Bikes und Pedelecs natürlich. Wir haben auch Radwanderkarten aus der Region, falls es noch spontan eine andere Radtour sein soll. Dazu bieten wir eine kleine Sauna für zwei bis vier Personen. Dank unseres Restaurants haben wir durchgehend warme Küche. Auch Lunchpakete können für die Tour mitgenommen werden.

Ein Zusatzangebot sind die Verwöhntage. Wir bieten bei uns die Therme mit der heißesten Quelle Oberschwabens. Je nach Gruppengröße sind auch individuelle Arrangements möglich. Nach mehreren Tagen Ausfahrt kann bei uns gut mal pausiert werden.



Anzeige

WEIHNACHTS- ZAUBER IN MANNHEIM²

www.weihnachtszauber-in-mannheim.de

Eingebettet in die Kulisse der spannenden Erlebnisstadt Mannheim erwarten Sie in der Vorweihnachtszeit gleich drei stimmungsvolle Weihnachtsmärkte und wecken Vorfreude auf das Fest der Liebe.

WIR FREUEN UNS AUF IHREN BESUCH!

25.11. – 23.12.2024
täglich 11 – 21 Uhr

SERVICE UND KONTAKT

Tourist Information Mannheim
Willy-Brandt-Platz 5 | 68161 Mannheim
Tel. +49 (0) 621 493079 60
tourismus@visit-mannheim.de
www.visit-mannheim.de





Wie sieht das Frühstück bei Ihnen aus?

Wir bieten neben Rührei, Speck auch diverse Kaffeespezialitäten. Dazu gibt es bei uns etwas für jeden Geschmack: Von veganen Aufstrichen über Obstsalate auch glutenfreie Kost. Es kann mit Mandel-Haferdrink auch ausgefallener sein: Unser reichhaltiges Buffet hat von allem für alle was da. Bei uns ist bisher jede*r

satt geworden und kann sich voller Energie und Genuss aufs Radeln vorbereiten.

Was hat Ihre Ortschaft noch zu bieten?

Bad Waldsee ist schon ein sehr schönes Örtchen. Und wir sind mitten im Herzen, 50 Meter von der malerischen Altstadt und dem Stadtsee entfernt. Die Idylle ist ideal fürs runterkommen nach einem Tourentag. Radfahrende können im Sommer auch abends noch in dem herrlichen Freibad baden gehen. Alles hier ist gut erreichbar – ob morgens, mittags oder abends.

Das Hotel ist unter Baumwaldsee.de zu finden, weitere Bett+Bike-Betriebe gibt es unter bettundbike.de

CMT: 3 Tage Inspiration für den Radurlaub

Radabenteuer powered by ADFC

„Wohin geht es dieses Jahr auf Reisen? Und wie?“ Antworten auf beide Fragen gibt es auf der „Fahrrad und WanderReisen“ (FWR), die vom 18. bis 20. Januar wieder im Rahmen der CMT in Stuttgart ihre Pforten öffnet.

Egal ob nah oder fern – das nächste Reiseabenteuer ist nicht so weit weg, wie es scheint. „Mein Tipp ist es, mit Bus oder Bahn anzureisen“, sagt Radreiseexpertin Nina Schaal vom ADFC. „Und mit einem Early-Bird-Ticket als Weihnachtsgeschenk geht es auch direkt an der Schlange am Einlass vorbei.“

Bei der FWR geht es um Erlebnisse im Freien. Neben Tipps und Tricks zur Ausrüstung gibt es auf der Messe auch Abenteuer, die auf Jung und Alt warten. „Mit einem netten Ziel, vielleicht in einem schönen Hotel, lassen sich auch Unentschlossene mitreißen“, ist der Rat der Radreiseexpertin. „Wellness, Sightseeing und Entspannung gehören auch mit dazu.“ Alles beginnt in Halle 9 der „Fahrrad und WanderReisen“. Bei einem Testparcours können die Messegäste die vielfältigsten Fahrradmodelle ausprobieren: von Gravel- über Mountain- zum E-Bike oder Lastenrad. Neben dem Gefährt ist die Tourenplanung für die Radreise entscheidend: 30 bis 50 Kilometer am Tag sind

nicht schlecht – mit dem Pedelec darf es deutlich mehr sein.

Der Weg durch die Messehalle ist gesäumt von Inspiration: Hotels und Reiseeregionen präsentieren die Schönheit der Radreisen. Und der ADFC ist mitten drin. Der Fahrradclub organisiert die Bühne mit über 60 Vorträgen: Von Wanderschuhen über Pedelecs zu Reisetipps gibt es viel zu bestaunen. Dazu entführen im Erlebniskino atemberaubende Multimedia-Shows die Besucher*innen in alle Teile der Welt. Für jeden Geschmack ist etwas dabei. Da kann die nächste Radreise bald kommen!

www.messe-stuttgart.de/fahrrad/

Mit unseren individuellen Radreisen genießen Sie Baden-Württembergs schönste Radrouten als Selbstfahrer-Touren ganz entspannt und ohne Planungsaufwand. Von der Schwäbischen Alb über den Schwarzwald und Bodensee bis zum Remstal ist für alle Schwierigkeitsgrade und Vorlieben die richtige Radreise dabei. Einfach Wunschreisetermin angeben und wir organisieren Ihre individuelle Reise! bw.adfc.de/auf-reisen



DEIN RAD- URLAUB BEGINNT HIER

AUF DER CMT

Fahrrad- &
WanderReisen

18.-20.
JANUAR

Anreise, Öffnungszeiten & Tickets:
www.messe-stuttgart.de/fahrrad

Proviant, Regenschutz, Zollstock

Eine Ausfahrt mit der 2-Meter-Regel

Eine vierköpfige Familie macht eine Fahrradtour auf die Schwäbische Alb. Das Wetter ist herrlich: Nicht allzu kalt, sonnig und trocken. Proviant darf natürlich für das Picknick im Wald nicht fehlen. Und alle vier Fahrräder nehmen sie mit in den Zug. Regenkleidung, falls es doch mal einen Schauer gibt, eine Fleecejacke, wenn es frisch wird. Was fehlt? Aaah, der Zollstock! Den hätten sie fast vergessen. Sie wollen nämlich auch einige Kilometer durch den Wald radeln, weit ab vom Autoverkehr. Aber damit sie auch wirklich nur auf legalen Wegen fahren, müssen sie vorher ausmessen, ob der Weg auch wirklich zwei Meter breit ist. Das Landeswaldgesetz (LWaldG) verbietet Radfahrenden nämlich die Nutzung von Wegen unter zwei Metern Breite. Baden-Württemberg ist das einzige Bundesland, das an dieser veralteten Regelung festhält.

Warum ist die 2-m-Regel problematisch?

Einiges bleibt unerklärlich: Wie bestimmt man 2 Meter Wegbreite auf einem Weg in der Natur? Wie plant man eine legale Radtour durch den Wald, wenn die offiziellen Karten des Landesvermessungsamts Radwege mit einer Breite von i.d.R. 1 bis 3 Metern ausweisen?

Es gibt auch keinen guten Grund, das Betretungsrecht im Wald für Radfahrende einzuschränken, denn die 2-Meter-Regel

- › macht Radfahren im Wald nicht sicherer. Man radelt auf schmalen Wegen deutlich langsamer und umsichtiger als auf breiten Forststraßen.
- › schützt die Natur nicht besser vor Eingriffen des Menschen. Studien belegen, dass Radfahrende beim Durchfahren des Waldes die Tierwelt deutlich kürzer stören als Wandernde und auch Flora und Fauna werden durchs Radfahren nicht stärker geschädigt als durch Wandern oder Forstwirtschaft.
- › vereinfacht die Forstarbeit nicht, da die Forstbetriebe überall mit Wandernden rechnen müssen und ihre Arbeiten nicht ohne Rücksicht auf andere Waldnutzende durchführen können.
- › verhindert das Radfahren auf schmalen Wegen im Wald nicht. Die Regelung ist auf den Tausenden Kilometern nicht kontrollierbar.
- › unterbindet nicht die Entstehung von Mountainbike-Trails. Die Nachfrage nach diesen Freizeitangeboten ist ungebrochen hoch und entlädt sich im schlimmsten Fall im Bau von illegalen Trails.

Die 2-Meter-Regel festigt aber eine unbegründete Benachteiligung von Radfahrenden und signalisiert, dass Radfahren im Wald nur eine Freizeitaktivität 2. Klasse ist. Im Ergebnis beschimpfen Wandernde und Spaziergänger*innen auch auf breiten Wegen Radfahrende oder es werden lebensgefährliche sogenannte „Radlerfallen“ aufgestellt. Die 2-Meter-Regel führt dazu, dass Radfahren im Wald in die Illegalität getrieben wird und Radfahrende zum Sündenbock im Wald werden.

Die Bemühungen der Fahrradverbände, trotz 2-Meter-Regel legale Trails in Abstimmung mit den Behörden und im Einklang mit dem Naturschutz zu planen und umzusetzen, sind viel zu selten von Erfolg gekrönt. Die systematische gesetzliche Benachteiligung von Radfahrenden führt dazu, dass auch in den Amtsstuben die Einstellung vorherrscht, Radfahren auf schmalen Waldwege müsste um jeden Preis verhindert werden. So wird das Naturrecht so streng ausgelegt, dass legale Trails verhindert werden, die illegale Trails ersetzen würden, deren Eingriff in die Natur viel stärker ist. Ein Bärendienst für die Natur!

Was ist die Lösung?

Eine Regelung, die keinerlei regelnde Wirkung hat und nur aus Gewohnheit und zum Wohlgefallen mancher Waldnutzer*innen existiert – noch dazu als Sonderlösung in Deutschland – braucht es nicht. Eine Streichung und damit Angleichung an deutschlandweit einheitliches Recht ist längst überfällig – aber immer noch nicht absehbar.

Statt einer 2-Meter-Regelung braucht es vielmehr einen landesweiten Erlass, der für alle Regionen im Land regelt, wie das Betretungsrecht im Wald auszulegen und anzuwenden ist. Darin sollte vorgegeben sein, wie eine Lenkung von Nutzenden im Wald erfolgen soll und wie ein Wegebau unter der Prämisse des Naturschutzes möglich ist. Und das alles ohne systematische Benachteiligung der Radfahrenden im Wald!

2025 steht eine Novellierung des Landeswaldgesetzes auf der Agenda. Für den ADFC eine Chance, Radfahren zu dem Stellenwert zu verhelfen, den es verdient!

Anzeige



Radreisen in Europa und weltweit: Trekkingbike, MTB, Rennrad, E-Bike.


biketeam
Radreisen

www.biketeam-radreisen.de

gelesen

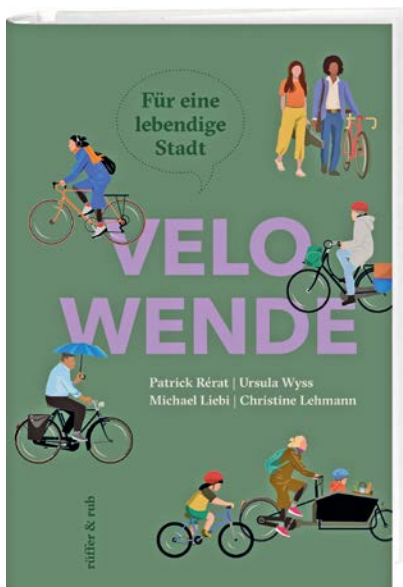
Gunnar Fehlau – „Workpacking.Bikepacking extrem“ (256 S., 29,90 €)

Alltag, Arbeit, Abenteuer: Daran werden hunderte kleine Geschichten im Buch von Gunnar gemessen. Von Stürzen, Perspektivwechseln, Realitychecks über das Erfahren der eigenen Privilegien bietet das Buch des selbsternannten ‚Velopreneurs‘ viele spannende und kurzweilige Einblicke in ein Jahr als Lastenradnomade. Spannend für Leute, die mal ihren Alltag komplett umkrempeln wollen oder etwas Inspiration für ein anderes Leben wünschen.



Christine Lehmann, Michael Liebi, Patrick Rérat & Ursula Wyss – „Velowende“ (320 S., 26 €)

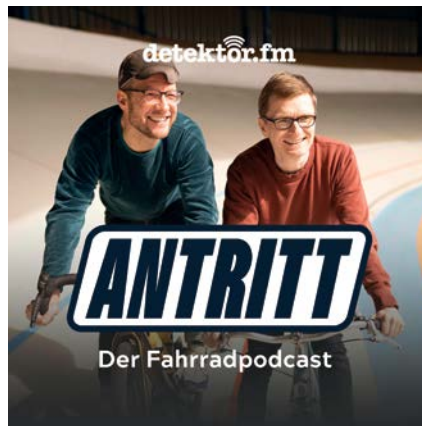
Gefangen im System Auto sind Radfahrende (auf schweizerisch: Velofahrende) auf viel Wohlwollen angewiesen. Dabei ist das Rad für alle da! Die Velowende braucht Veränderung, Verantwortung und das Mitdenken aller. Für die zehn Schritte zur Umsetzung sind wir alle gefragt: Schaffen wir es, Freiheit umzudefinieren, Verantwortliche zu motivieren und die Straße fürs Leben zu reservieren? Ein Buch für ein besseres Verständnis der vielen Aspekte des Radfahrens und jede Menge Motivation für unseren Einsatz für die Mobilitätswende mit dem Rad im Zentrum.



gehört

Detektor.fm – „Antritt – der Fahrradpodcast“ (ca. 1 – 1,5 Stunden, wöchentlich)

Bei Antritt, dem Fahrradpodcast, werden alle Themen rund um das Fahrrad im Alltag behandelt. Kurzweilig werden aktuelle Themen besprochen wie das Bundeswaldgesetz, Fahrradblinker oder der Tarifvertrag bei Canyon. Dazu gibt es Tipps zum Schrauben und Fahrradphysik, Erklärungen zu speziellen Fahrradformen und allgemeine Tricks zum Fahrrad. In der „Ausfahrt des Monats“ werden die Zuhörenden Teil einer kleinen Fahrradgeschichte aus dem Publikum.



Und nach einigen Jahren im zweiwöchentlichen Rhythmus gibt es eine Neuerung im Podcast: Sie kommen jetzt wöchentlich in der Rubrik Interview, Tandem (mit beiden Hosts Gerolf Meyer und Christian Bollert) oder als Reportage und mehr. Dazu geben die Werkstattmeisterin Christiane und der Technikfreund Jens Tipps und Tricks rund ums Fahrrad. Der Podcast bietet eine gute Abwechslung für alle, die begeistert vom Fahrrad im Alltag und/oder Freizeit sind und auch mal kurz in etwas speziellere Themen reinhören wollen.



Podcasts können mit Podcast-Apps wie AntennaPod oder Overcast kostenfrei angehört und abonniert werden.

gesehen

SWR „Kaffee oder Tee“ – Die Radtour richtig planen (7:23 min)

Unsere ADFC-Radtourismuskollegin Ricarda Eling hat dem SWR-Publikum Ideen ans Herz gelegt, wie sie gut und richtig die nächste Radtour planen können. Dabei kommt es neben der Route auch auf das Equipment und die richtige Planung an.



Mehr Sicherheit: die richtige Beleuchtung fürs Fahrrad (17:49 min)

Sicher unterwegs dank verkehrssicherem Fahrrad: Das hat unsere ADFC-Kollegin Mirjam Brinkmann beim SWR gezeigt. Worauf es genau ankommt, was es zu bedenken gibt und wie sich Radfahrende auf die kalte Jahreszeit vorbereiten können – darauf hat unsere Mobilitätsverantwortliche immer eine Antwort parat.



ARD alpha – „Wie gelingt die Verkehrswende?“ (43:38 min)

Die alpha-Doku zeigt Metropolen in Bewegung. Von Barcelona über Berlin nach Paris werden Initiativen und Innovationen vorgestellt. Kopenhagen wird als Vorbild für die Zukunft gezeigt, aber auch andere Ideen werden vorgestellt. Alle eint das Ziel, den mobilisierten Individualverkehr einzuschränken. Die kleinen Utopien inspirieren.



ZDF – „Immer mehr Städte und Gemeinden in Deutschland setzen aufs Rad“ (29:45 min)

Das Potenzial ist riesig, dreimal mehr Radverkehr können laut Studie des Fraunhofer Instituts ISI der Hebel sein, um das Klima spürbar zu entlasten. Dafür ist ein lückenloses, sicheres Radnetz nötig. Wie die Städte und Gemeinden auf das Rad setzen, erfahren die Zuschauer*innen beim ZDF.



Velo Cuba: lokale Fahrradangebote mit geringen Ressourcen

Radfahren auf Kuba

Der ADFC Baden-Württemberg konnte mit der kubanischen Fahrradaktivistin Daniela Oliva von Velo Cuba sprechen. Sie ist Communication & Commercial Manager für die gemeinnützige GmbH in Havana.

Wie fing Velo Cuba mit der Arbeit an?

Velo Cuba wurde 2014 von unserer aktuellen Leiterin Nayvis Diaz gegründet. Sie startete mit einer anderen Frau eine Werkstatt für Fahrräder, was in Kuba als Männerarbeit gilt. Da es in Kuba keine Fahrradindustrie gibt, müssen wir unsere Fahrräder oft reparieren und viele Jahre nutzen. Die meisten Fahrräder sind Flickwerk. Velo Cuba hatte das Glück, einige Räder als Spende zu erhalten und konnte 2018 beginnen, sie zu vermieten.

Wie funktioniert dieser Fahrradverleih?

Es ist anders als in Deutschland: Hier in Kuba sind wir wenig digitalisiert: Wir haben keine Bankkarten, limitiertes Internet und eine schlechte öffentliche Infrastruktur. Wir brauchen immer eine*n Angestellte*n in jeder Station. Unsere Kund*innen unterschreiben einen Vertrag, wenn sie ein Fahrrad ausleihen, und müssen es später bei einer der Stationen zurückbringen.

Velo Cuba fördert das Fahrradfahren.

Welche Probleme gibt es dabei?

In den 90er Jahren litt Kuba unter einer großen Krise: Die Menschen fuhren nur deshalb mit dem Fahrrad, weil der Treibstoff knapp war und die Regierung Fahrräder verteilte. Es gab auch nur wenige Lebensmittel. Viele Menschen sind von der Krise traumatisiert. Deshalb verbinden sie die schlechte Zeit mit Fahrrädern. Zum Radfahren braucht es auch eine gute Ernährung, was für viele Kubaner*innen schwierig ist.

Wie engagiert sich Velo Cuba sozial?

Wir haben mehrere Projekte: Neben dem Fahrradverleih für Tourist*innen unterrichten meine Kolleg*innen Radfahren für Kinder. Dadurch kommen auch die Familien zum Radfahren: Wenn das Kind ein Fahrrad mietet, nutzt es die ganze Familie in der Freizeit. Unser Ziel ist es, jedem Kind mindestens einmal im Monat das Radfahren zu ermöglichen.

Wir lehren auch Fahrradreparatur und Kreislaufwirtschaft. In unseren Werkstätten bauen Teilnehmende Fahrräder mit Bambus aus Kuba und Teilen von Spenden, unserem Radsys-

tem und lokalen Firmen. So empowern wir Schüler*innen, aber auch Benachteiligte wie Hausmütter, Geringverdienende oder Gehörlose. Unser Ziel ist es, mehr Kurse anzubieten und langfristig eine Fabrik zu bauen. Im Moment haben wir aber Schwierigkeiten, Sponsoren und recycelte Fahrradteile zu finden. Deshalb bin ich nach Deutschland gekommen, um mir das Freiwilligen-system und Fahrradreparaturinitiativen hier anzusehen.

Sie haben mit dem ADFC Berlin zusammengearbeitet.

Wie kam es dazu?

Ich war Stipendiatin des CCP, ein Stipendienprogramm des Instituts für Auslandsbeziehungen. Dadurch bin ich mit dem ADFC Berlin in Kontakt gekommen. Ich war an der lokalen Fahrradkultur interessiert, sie ist ganz anders als in Kuba: Hier ist eine große Gemeinschaft von Freiwilligen aktiv. In Kuba wird die meiste Arbeit von Menschen geleistet, die fest angestellt sind. Ich bin nach Deutschland gereist, um mir Praktiken anzuschauen und Abfallfahrräder aus Europa zu suchen. Während meines Aufenthalts habe ich mit vielen ausländischen Radkurieren gesprochen. Sie bilden eine Gemeinschaft, kommen aber nur selten mit dem ADFC in Kontakt. Es war interessant, wie sie über Autofahrende denken und wie angenehm das Fahrradsystem in Deutschland ist.

Und welche Tipps können Sie für Kuba geben?

Von November bis Mai ist in Kuba Hochsaison, weil unser „Sommer“ sehr schwül und unangenehm für Radtourismus ist. Für Touren und Leihräder kann man Velo Cuba über Whatsapp, Facebook, Instagram oder E-Mail kontaktieren. Wir wären sehr dankbar, wenn Kubareisende ein altes Fahrrad, Werkzeug oder Fahrradteile für unsere Werkstätten mitbringen. Jede Spende ist willkommen. Velo Cuba hat wenig Ressourcen, setzt diese aber effizient ein: So können zehn Fahrräder 50 Kindern und ihren Familien das Radeln ermöglichen.

veloencuba.com





Neues Überholverbotschild Unser „Schutzschild“

Als Radfahrende kennen wir alle die Situationen und niemand mag sie: wenn Autos zu eng überholen. An vielen Stellen ist es eindeutig, dass das Überholen nicht geht bzw. erlaubt ist: Bei durchgehender Mittellinie oder in schmalen Straßen zum Beispiel. Hier verhindern nur Polizeikontrollen und systematische Aufklärung zu Abstandsregeln regelwidriges Überholen.

An manchen Engpässen oder in Kurven ist es aber unklar, dass Menschen auf zwei Rädern nicht sicher überholt werden können. Für diese Fälle gibt es ein „Schutzschild“ für Radfahrende, das zu enges Überholen verhindern soll: das Z 277.1. „Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen“ wird es offiziell genannt. Praktisch dürfen dort Radfahrende nicht von Kfz überholt werden.

Warum braucht es das „Schutzschild“?

Der Mindestabstand beim Überholen von Radfahrenden beträgt 1,5 m innerorts bzw. 2 m außerorts. Doch häufig ist diese Vorschrift nicht bekannt oder die Überholabstände werden falsch eingeschätzt. Aber zu enges Überholen verunsichert Radfahrende. „Oft müssten Überholende einfach nur den anderen Fahrstreifen nutzen, wie sie es beim Überholen von anderen Kfz tun, damit die Mindestabstände zu Radfahrenden sicher eingehalten werden“, meint ADFC Landesvorsitzender Matthias Zimmermann. An vielen Stellen ist Überholen von Radfahrenden mit den zulässigen Seitenabständen nicht möglich – aber vielleicht nicht eindeutig genug. Damit Autofahrende dort keine Radfahrenden überholen, gibt es das „Schutzschild“ VZ 277.1. Denn Überholvorgänge sind hier verboten.

Warum gibt es das „Schutzschild“ im Straßenbild kaum?

Ein Grundsatz der StVO besagt, dass vorgeschriebenes Verhalten nicht durch Verkehrsschilder erneut angeordnet werden soll. „Das bedeutet: Wenn an einer Stelle grundsätzlich kein Platz zum Überholen mit ausreichend Abstand ist, sehen viele Verkehrsbehörden auch keinen Grund, dort ein Zeichen 277.1 aufzustellen“, erklärt der ADFC-Landesvorsitzende. Deshalb stehen bisher wenige Überholverbotszeichen auf unseren Straßen. Die Verkehrsbehörden nehmen an, dass Autofahrende erkennen, dass Überholen an vielen Stellen unter Einhaltung der Überholabstände nicht möglich ist und sie es daher unterlassen. Zu kurz gedacht, wenn man einen Blick auf die täglichen Erfahrungen von Radfahrenden wirft. Enge Überholmanöver sind an der Tagesordnung und werden fast nie geahndet. Mehr „Schutzschilder“ könnten das ändern und die damit verbundene Unsicherheit bei Radfahrenden vermeiden. Gleichzeitig wäre die Einhaltung des Überholverbots einfacher kontrollierbar als die Messung von Überholabständen. „Wir hoffen, dass die rigorose Nicht-Anwendung des Verkehrsschilders aufgebrochen wird und Verkehrsbehörden dieses Verkehrszeichen zum Schutz von Radfahrenden großzügiger gebrauchen.“



Carsharing mit stadtmobil

Die perfekte Ergänzung zum Fahrrad!



Auch in Ihrer Nähe!



www.stadtmobil.de

- Rhein-Neckar
- Karlsruhe
- Stuttgart

Mit dem Rad unterwegs

Die Maus ist eine echte Siegerin!

Ihr alle kennt die Sendung mit der Maus aus dem Fernsehen? Findet ihr sie auch so cool und lustig wie wir beim Fahrradclub? Kleine und große Menschen staunen immer wieder, wie sie komplizierte Themen verständlich, unterhaltsam und spannend für Kinder erklärt. Ihre Lach- und Sachgeschichten gefallen nämlich Kindern und Erwachsenen.

Die Maus ist schlau, witzig und – ganz wichtig – fährt auch sehr gerne mit dem Fahrrad. Und gewitzt wie sie ist, stellt die Maus auch viele Fragen. „Muss man das Fahrrad eigentlich neu erfinden? Ist es nicht gut so, wie es ist?“ Fragt auch André Gatzke, Reporter der Maus. Und dann kommt er zum Schluss: „Also eigentlich gibt es doch keinen Grund, nicht Fahrrad zu fahren.“ Deswegen hat die Maus auch den deutschen Fahrradpreis 2024 als fahrradfreundlichste Persönlichkeit gewonnen. Auch Reporter André Gatzke empfiehlt: „Erkundet die Welt, egal mit welchem Fahrrad.“ Das denken wir auch und freuen uns sehr über die Auszeichnung der Maus. Denn sie zeigt uns in vielen Folgen spannende Geschichten rund ums Radfahren: Ob Verkehrsregeln, Fahrradpflege oder umweltfreundliche Mobilität – die Maus erklärt uns, wie es geht.

Denn ihr Kinder fahrt ja sehr gerne mit dem Fahrrad. Oft könnt ihr nur so ohne eure Eltern von A nach B kommen. Das Fahrrad ist euer Instrument, mit dem ihr frei und selbstständig unterwegs sein könnt. Und die Maus unterstützt euch dabei.

Gratulation also an unsere Fahrradfreundin, die Maus!



Die Fahrradseite der Maus zeigt, wie es vor 200 Jahren mit dem Fahrrad angefangen hat. Die Maus zeigt auch, wie ein Fahrrad gebaut wird und was wichtig ist für das verkehrssichere Rad. Kinder und Erwachsene können sogar ihren Ideen freien Lauf lassen und ein Fahrrad mit Raketenantrieb bauen – aber: Ist das dann noch verkehrssicher? Das und noch mehr gibt es auf der Themenseite der Maus zum Fahrrad:

www.wdrmaus.de/extras/mausthemen/fahrrad/index.php5



Ich möchte
sicher zur
Schule fahren!

Ich kann das schon

Stell dir vor, du könntest zur Schule radeln, ohne dass Autos an dir vorbeisausen und Lärm machen, ohne dass sie über den Gehweg fahren oder in zweiter Reihe vor der Schule parken. Stell dir vor, alle deine Freund*innen kommen gemeinsam mit dem Rad, dem Roller oder zu Fuß zur Schule und ihr könntet schon morgens vor der Schule zusammen Quatsch machen und schwätzen. In der Schule könntest du dann besser aufpassen und fühlst dich gesünder, weil du dich morgens schon bewegt hast.

Viele Schüler*innen in anderen Ländern können das jetzt schon, z. B. in Spanien, Frankreich oder den Niederlanden. Denn dort wird die Straße vor der Schule morgens und mittags für die Schüler*innen geöffnet. Die Straße darf man nur mit dem Rad, dem Roller oder zu Fuß nutzen. Autos müssen draußen bleiben, für sie ist die Straße gesperrt. Das wird dann „Schulstraße“ genannt. Schulstraßen gibt es, damit alle Kinder sicher und eigenständig zur Schule kommen. In Deutschland werden Schulstraßen im Moment beliebter. Es gibt Initiativen wie den ADFC oder die Kidical Mass, die sich dafür einsetzen.

Klingt toll, oder? Möchtest du das auch an deiner Schule haben? Dann kannst du zuerst deine Eltern bitten, dich mit dem Fahrrad zur Schule zu begleiten anstatt mit dem Auto, z. B. im Lastenrad oder ihr fahrt gemeinsam mit dem Rad. Deine Eltern können auch noch mehr tun: Sie können bei Lehrer*innen und der Stadtverwaltung die Idee der Schulstraße stark machen. Da können Sie mit einem Bild wie diesem zeigen, wie gut es aussehen kann. Wenn ihr dabei unterstützt werden wollt, ist der ADFC in deinem Ort gern für euch da.



Rätseln mit Hörnle und Mandarinchen

Was für ein Buchstaben-Salat

B	K	W	A	L	F	C	A	L	J	R	A	Q	Q	O	E	H
C	T	T	I	L	J	T	V	I	W	H	X	O	Q	D	E	X
B	X	M	I	A	S	W	I	C	B	L	M	S	M	S	J	X
S	H	D	A	D	W	F	T	H	R	P	W	I	R	O	B	K
Z	O	A	O	E	S	A	T	T	E	L	X	H	E	N	J	M
W	H	N	O	P	B	P	K	D	M	Z	F	R	F	K	C	L
G	K	L	I	N	G	E	L	N	S	O	W	A	L	Z	R	E
V	K	E	U	E	Z	N	N	B	E	M	B	R	E	T	K	H
F	I	D	X	U	X	D	N	S	J	H	L	L	K	T	I	J
W	Z	A	R	N	G	S	P	S	C	H	A	L	T	U	N	G
G	N	R	N	Q	R	M	Q	R	E	N	D	E	O	Q	R	Y
O	Y	E	A	E	E	J	B	Z	T	F	A	H	R	R	A	D
D	U	U	D	P	K	W	H	P	U	Q	I	I	M	H	D	K
G	C	R	X	M	N	Y	N	U	L	T	Y	Z	N	A	T	I
X	E	T	H	X	E	S	S	M	D	V	G	T	B	N	O	U
G	N	O	S	O	L	W	P	P	D	J	U	S	G	C	U	T
E	B	P	X	Y	T	Z	K	E	T	T	E	N	Z	U	R	T

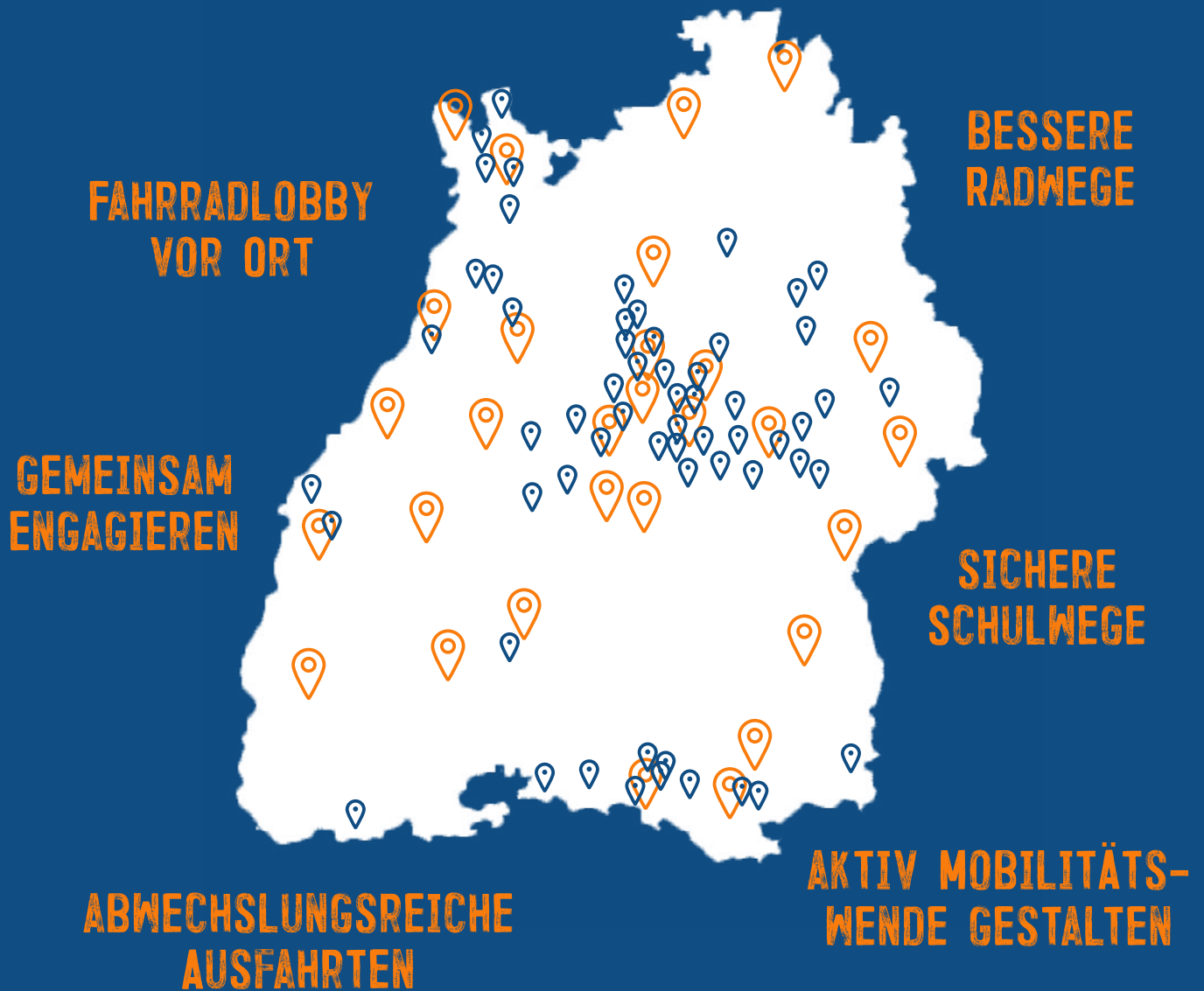
Ich bin gespannt,
ob du alles findest.

Kannst du alle versteckten Wörter in unserem Buchstabensalat finden?

Bremse – Fahrrad – Helm – Kette – Klingel – Lenker – Licht – Pedal –
Pumpe – Radeln – Radtour – Reflektor – Schaltung

Unser Tipp: suche von links nach rechts, von oben nach unten und auch von unten nach oben.

IMMER MEHR ENGAGEMENT FÜRS RAD



Wo ist der Fahrradclub vor Ort aktiv?
Schau vorbei unter <https://bw.adfc.de/ueber-uns>

