



©Tobias Hase

30
Jahre  **adfc**
Bayern

GESTERN – HEUTE – MORGEN

Der Anfang

Nach der Gründung des ADFC 1979 in Bremen bildeten sich in ganz Deutschland lokale und regionale Gliederungen. In Bayern waren das die Bezirksvereine Franken, Oberbayern und Schwaben. 1990 kam es zu einer Strukturreform, die sich an den politischen Strukturen orientierte. Am 20.10.1990 entstand in Augsburg der ADFC Landesverband Bayern durch Umwandlung

des bestehenden oberbayerischen Bezirks. Eine humoristische Trauerrede kommentierte das damals so: „Sie haben ihn nach Augsburg geschleift, dortselbst zum Tode verurteilt und das Urteil sogleich unbarmherzig vollstreckt! Aber noch in den letzten Zügen liegend, vollbrachte unser allerliebster Freund das schier Unvorstellbare: Er, als zarter Jüngling von neun

Jahren, zeugte und gebär noch mit dem letzten Atemzug ein Kind, das schon bei seiner Geburt größer und kräftiger war als er und – oh Wunder – der Vater seiner kleinen Brüder und vieler anderer Kinder. Er hauchte noch den Namen seines Sohnes – Landesverband – hin und danach seinen Geist aus.“

Eine Hörfassung der vollständigen „Trauerrede zum Hinscheiden des Bezirksvereins“ gibt es auf 30Jahre.adfc-bayern.de.



Die Landesvorsitzenden



Dietmar Habermeier
(2003–2007)
©privat



Armin Falkenheim
(1990–2003 und 2011–2018)
©privat



Bernadette-Julia Felsch
(seit 2018)
©ADFC Bayern
©Robert Burschik



Karl von Falkenhausen
(2007–2008, † 2008)
©ADFC Bayern, Archiv



Hans-Dieter Berg
(2009–2011)
©ADFC Bayern



1990 Landesverband gegründet



1990 1. BR-Radltour



1991 1. ADFC-Planungs-Fachtagung



Der ADFC macht Politik

Standen anfangs im ADFC verkehrspolitisch eher lokale Aktivitäten im Fokus, so konnte sich der Landesverband nach und nach auch im Landtag Gehör verschaffen. 2004 gab es dort erstmals eine Anhörung zum Radverkehr. 2007 setzte dann die europaweite Velo-City-Konferenz in München Impulse. Es folgten 2009 ein parlamentarischer Abend und 2011 und 2013

parlamentarische Radtouren, die dringenden Handlungsbedarf sichtbar machten. Ein erster Erfolg: die Vorstellung des Radverkehrshandbuchs „Radland Bayern“ 2011. Die Staatsregierung bündelte darin Fachwissen für alle, die mit Radverkehr befasst sind. Seine Vorstellungen formulierte der ADFC damals in „10 Kernforderungen an die Politik“. Seit 2018 fordert

der ADFC mit seiner Rad-Gesetz-Kampagne konkrete Maßnahmen und Finanzmittel ein. Denn das 2017 vom Landtag verabschiedete „Radverkehrsprogramm Bayern 2025“ will zwar viel, bleibt aber unverbindlich. Druck von unten machen die vielen Bürgerbegehren auf kommunaler Ebene. Rund ein Drittel aller Radentscheide in Deutschland waren und sind in Bayern!

www.radgesetz-bayern.de 



Parlamentarische Radtour 2011 / ©ADFC Bayern/Ruhwandl

Radverkehrsförderung und -vernetzung

Gute Praxisbeispiele vorzustellen und die Leute zu vernetzen, die sich in den Kommunen mit Radverkehr befassen – das war das Ziel, als der ADFC Bayern 1991 seine erste Fachtagung Radverkehrsplanung veranstaltete. Partner dabei war anfangs die Akademie für Politische Bildung Tutzing, dann lange Jahre das Bayernforum der Friedrich-Ebert-Stiftung. 2012 gründete sich

die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen (AGFK) in Bayern und übernahm ab 2014 die Tagung. Veranstalter ist seit 2017 die Bayerische Staatsregierung; der ADFC fungiert nun als ihr Fachpartner. Übrigens: Die ADFC-Fachtagung war Vorbild für die Gründung der bundesweiten Fahrradakademie!



Durch die GoZee-App wird Ihre Broschüre lebendig

GoZee: Wie man in 30 Sekunden loslegen kann

1. Geben Sie im App Store oder in Google Play „GoZee“ in das Suchfeld ein und laden Sie die App auf Ihr Smartphone oder Tablet herunter.
2. Öffnen Sie die App und verwenden Sie sie auf Seiten mit dem GoZee-Symbol.



Sabine Nallinger referiert bei der Fachtagung 2007 in München / ©ADFC Bayern



1994 **Start Pädagogisches Projekt Fahrrad**



1996 **Bayernnetz für Radler**



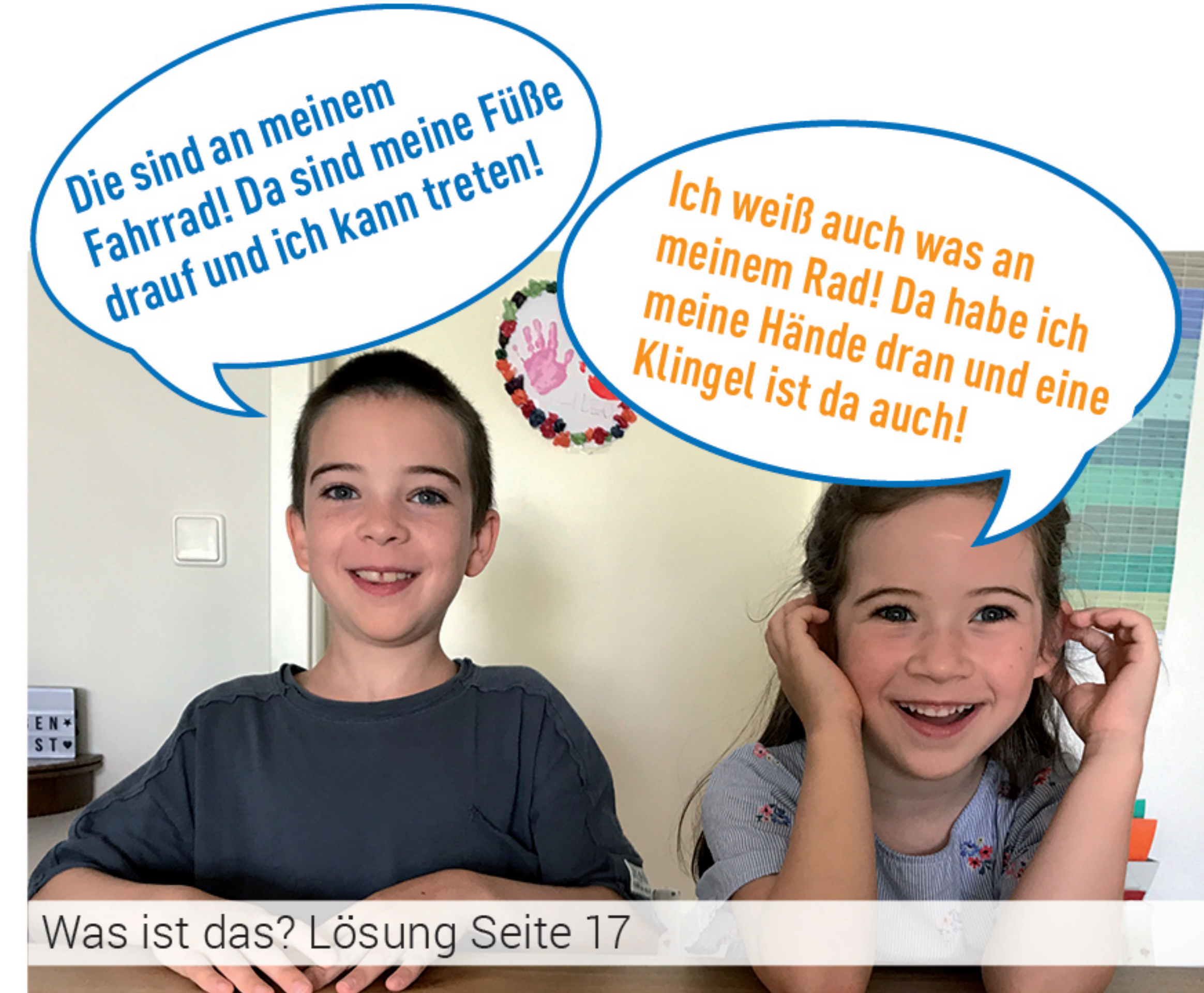
1997 **1. Radfernfahrt München-Cesenatico**



Von Kindesbeinen an

Von 1994 an führte das pädagogische Projekt Mobilität im ADFC Bayern in München elf Jahre lang Bewegungstrainings und Elternabende in Kindergärten und Schulen durch. Zwei zusätzliche Fachtagungen zur Förderung der Alltagsmobilität von Kindern sandten die nötigen Impulse an Fachleute wie Lehrer*innen und Erzieher*innen. Aktuell ist der ADFC Bayern Partner des internationalen Projekts

STEM on the move. STEM (Science, Technology, Engineering, Mathematics) will positive Bewegungserfahrungen in der Schule mit guten Lernergebnissen in Mathematik und Naturwissenschaften verbinden. So geht es etwa darum, neben dem Radfahren auch die Mechanik und Physik des Radfahrens und das Reparieren von Fahrrädern zu vermitteln.



©ADFC Bayern

Mit dem Rad zur Arbeit

„Als der damalige ADFC-Landesvorsitzende Armin Falkenhein im Jahr 2000 mit seiner aus Dänemark stammenden Konzeptidee für die Aktion ‚Mit dem Rad zur Arbeit‘ zu mir kam, war ich schnell von den Potenzialen dieser Aktion überzeugt“, erinnert sich Armin Schöbel, lange Jahre Marketingleiter der AOK Bayern. Nach einem Pilotversuch 2001 in Günzburg startete die Mitmachaktion 2002 in ganz Bayern und wurde bald nahezu bundesweit angeboten. Die Schirmherrschaft durch Bayerns Gesundheitsminister*innen sowie die ideelle Unterstützung durch die Sozialpartner DGB und vbw in Bayern waren und sind Erfolgsfaktoren. Fast 70.000 Teilnehmende in Bayern im Jahr 2019 machen deutlich, dass das Konzept nach wie vor aktuell ist.

Armin Falkenhein ist vor allem stolz, „dass mit dieser Aktion von Bayern aus ein bundesweiter Impuls gesetzt wurde, der bis heute anhält. Die große Reichweite und das zeitgemäße Thema haben eine Aktion hervorgebracht, wie sie im ADFC bis heute kein zweites Mal zustande kam.“ Für ihn war damals von großer Bedeutung, „dass wir als ADFC mit dieser Aktion einen attraktiven Hebel gefunden hatten, das Fahrrad im Alltag zu bewerben und so die schon starken radtouristischen Aktivitäten zu ergänzen“. Und nicht zuletzt dient die Aktion auch als Grundlage dafür, dass der ADFC heute eine Zertifizierung als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ anbietet.

Mehr dazu auf bayern.adfc.de/MdRzA



FAHRRADFREUNDLICHER ARBEITGEBER
Eine Initiative der EU und des ADFC



ADFC-MVV-Faltrad

Mit dem ADFC-MVV-Faltrad setzen ADFC Bayern und der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) seit 2012 Zeichen in Sachen Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger.

In gefaltetem Zustand dürfen solche Räder kostenfrei in allen öffentlichen Verkehrsmitteln mitgenommen werden. Die Mobilität lässt sich so ganz neu planen.



©ADFC, Jens Lehmkuhler



©MVV



2000 Vereinbarung zum Mountainbiking in Bayern



2001 1. Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“



2002 Start ADFC-Arbeitskreis Rad & Bahn

BR-Radltour

Toto Gaitanides, damals Moderator beim Bayerischen Rundfunk (BR), hatte eine Idee: „Lasst uns mit unseren Hörern im Sommer quer durch Bayern radeln!“ Doch wer sollte 1990, in einer Zeit, in der oft nur Enthusiast*innen ein Fahrrad erklommen, die Vorstellungen des Radiomanns in die Wirklichkeit umsetzen? Gaitanides hörte von Wolfgang Slama, einem Radspezialisten bei einem noch wenig bekannten Radclub in München. Der Moderator nahm Kontakt zu ihm auf und erklärte ihm seine Idee einer BR-Radltour.

Slama nickte und ging. Er plante, sprach mit den Etappenorten, requirierte aktive Mitglieder seines Clubs für allerlei Aufgaben bei der Tour: Werkstatt, Ausschilderung, Ordner*innen und Schlussfahrer.

Am 28. Juli 1990 fiel dann in Donauwörth der Startschuss zur ersten BR-Radltour! „Ohne den ADFC hätten wir das niemals hinbekommen!“, würdigt Gaitanides die Unterstützung durch Slama und seine Truppe. Beim ADFC ist man

genauso dankbar: „Die BR-Radltour war für uns eine großartige Möglichkeit, für den neuen ADFC Bayern zu werben“, erinnert sich Armin Falkenheim, ab Oktober 1990 Landesvorsitzender. Bayerische Politiker*innen besuchten die Tour von Beginn an und radelten mit. Sie erlebten eindrucksvoll, wie populär das Radeln ist. Falkenheim weiter: „Für uns vom ADFC war das eine Steilvorlage! Die Radltour war ein Türöffner für unsere Anliegen auf lokaler, regionaler und landesweiter Ebene.“



Mehr als 1000 Radler*innen unterwegs / ©Lutz Bäucker



Sammelstopp am Gardasee / ©Lutz Bäucker

BR-Radlfrühling 2005

Im Juni 2005 ging es mit BR und ADFC von München nach Verona. Die Alpenüberquerung war eine Mischung aus BR-Radltour und Radfernfahrt mit rund 300 Teilnehmenden.

Radfernfahrt München–Cesenatico

„Mit dem Rennrad die Alpen zu überqueren, davon träumen viele“, erklärt der langjährige Landesgeschäftsführer des ADFC Bayern, Wolfgang Slama, seine Initiative für die Radfernfahrt. 1997 hat der ADFC mit ihm diesen Traum Wirklichkeit werden lassen und 13 weitere Male bis 2010.

„In der Gruppe war das ein ganz besonderes Erlebnis!“, schwärmt Slama noch heute. „Und als Highlight am Ende dann die Teilnahme an der Nove-Colli-Rundfahrt mit ihren 205 Kilometern und fast 4000 Höhenmetern!“



Am Hafen von Cesenatico / ©ADFC Bayern, Archiv

Aus dem Leben des ADFC Bayreuth

Der Vorsitzende holt seine Besucher*innen gern mit einer Rikscha ab: „Da kriegen Sie gleich mal den richtigen Eindruck von den Straßen, von der Stadt und von uns!“, lacht Stefan Steuer. Holterdipolter geht's über das ehrwürdige Kopfsteinpflaster der Bayreuther Altstadt und den autoabgasgeschwängerten Ring. Richtig radfreundlich ist die weltberühmte Festspielstadt nicht: „Noch nicht!“, ruft der ADFC-Chef und legt die Rikscha in eine scharfe Kurve, „wir arbeiten daran.“ Im Sommer konnte die erste Pop-up-Radspur Bayreuths beklatscht werden. Der Radentscheid kommt, die Stadt gibt jetzt Geld, wenn sich jemand ein Lastenrad kauft – alles angestoßen vom ADFC.

Steuer parkt sein Gefährt in einer Gasse vor dem Radgeschäft eines ADFC-Fördermitglieds. Menschen möchten ihr Rad codieren lassen. Die Codierung bringt Geld und Kontakt zu potenziellen neuen Mitgliedern. Mühsam ist der Alltag: Sponsor*innen suchen und um jüngere Mitglieder werben. „Der ADFC muss handfeste Angebote machen“, weiß Steuer.

Er hat den Kreisverband mit aufgebaut und auf über 500 Mitglieder gehievt – zwischen Kulmbach und Tirschenreuth! Wie überall im ADFC halten ein paar Aktive den Laden am Laufen: Infostand, die Touren, die Homepage, die Finanzen – ohne diese Ehrenamtlichen gäbe es keine

Radlerlobby. Auch der Vorsitzende muss ran: Fragen zur Pannenhilfe, unverhoffte Wünsche durchreisender Gäste nach kompetenten Rad-Guides, Interviews mit dem BR-Studio Bayreuth oder dem „Nordbayerischen Kurier“, Gespräche mit den politischen Entscheider*innen. Geht alles, lächelt Stefan, ist alles ADFC-Basisarbeit.



Aktion in Bayreuth / ©ADFC Bayreuth



Tipp KV Wunsiedel / ©Stratmann



Tipp KV Amberg / ©Klaus Kichmann



Tipp KV Bamberg / ©Inge Buhl



Tipp KV Coburg / ©Uwe Dittma



Tipp KV Regensburg / ©Klaus Wörle



Tipp KV Ansbach / ©Manfred Birke

Lieblingsorte

Aktive aus den Kreisverbänden verraten ihre Lieblingsplätze und Radtourenziele. Details auf 30Jahre.adfc-bayern.de.



Tipp KV Rosenheim / ©Mario Stürzl



Tipp KV Memmingen / ©Klaus Schuster



Tipp KV Augsburg / ©Lutz Baucker



ADFC auf der Straße

Der ADFC vertritt die Interessen seiner Mitglieder und seine politischen Forderungen mehr und mehr auch auf der Straße. Da wird etwa unter dem Hashtag #MehrPlatzFürsRad mit Poolnudeln für mehr Abstand beim Überholen geradelt. Oder lokale ADFC-Gruppen beteiligen sich an großen Klima-Demonstrationen.

Jährliche Sternfahrten und Ring-Demos fordern ein Rad-Gesetz für Bayern und fahrradfreundlichere Kommunen ein. Und während der Corona-Krise demonstrierte der ADFC mit Kurzzeit-Pop-up-Bikelanes, was für den rasant gestiegenen Radverkehr getan werden kann.



ADFC Schweinfurt: #MehrPlatzFürsRad – mindestens 1,5 Meter Abstand / ©Klaus Neumann

Zu Gast beim ADFC

Mehrmals im Jahr – außer während der Corona-Pandemie – treffen sich seit 2012 beim **ADFC-Mittagsgespräch** Fachleute aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft sowie Vertreter*innen von Verbänden und Presse bei einem kleinen Imbiss zum Netzwerken rund ums Thema Fahrrad. Die Bandbreite derer, die bei den bislang über 30 Veranstaltungen mit einem Impulsreferat Akzente gesetzt haben, reicht vom evangelischen Landesbischof Heinrich Bedford-Strohm über den Tourismusexperten Paco Wrolich

von der Kärnten Werbung, den Unfallforscher Siegfried Brockmann vom Gesamtverband der Versicherer bis hin zu mehreren Minister*innen. Besonders wichtig war auch der Aspekt des Lernens von anderen: An der Fahrradkultur in ihrer Heimat teilhaben ließen Gäste wie Ineke Spapé von der niederländischen Beratungsfirma SOAB, Valérie Sauter vom Forum Velostationen Schweiz und der ehemalige „Radlbürgermeister“ Kopenhagens, Klaus Bondam, vom dänischen Fahrradverband.

//// //// //// //// //// //// //// //// //// //// ////
**#MEHRPLATZ
 FÜR RAD**
 //// //// //// //// //// //// //// //// //// ////



2015: Der niederländische Konsul im Gespräch mit Erwin Huber, damals Vorsitzender des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr im Landtag / ©ADFC Bayern, W.Müller



2012 **1. ADFC-Mittagsgespräch**



2012 **10 Kernforderungen an die Landespolitik**



2012 **Gründung AGFK Bayern**



Weggefährt*innen

In den 30 Jahren unseres Bestehens haben uns viele Menschen und Organisationen begleitet und mit uns zusammengearbeitet – vom ADFC-Bundesverband und befreundeten Verbänden über Tourismus- und Kommunalverbände bis hin zu den Parteien im Landtag und Ministerien. Sie wollen wir hier zu Wort kommen lassen. Details auf 30Jahre.adfc-bayern.de.



©Mia Pittroff: Mia Pittroff / Hannes Ringlstetter: Sonja Herpich - Fotografie Markus Wasmeier: Markus Wasmeier / Jessica Schwarz: Joachim Gern

Promis treten in die Pedale

In der auf bayern.adfc.de veröffentlichten Interviewreihe „ADFC trifft ...“ bekennen sich bekannte und weniger bekannte Menschen zum Fahrrad. Hier präsentieren wir eine kleine Auswahl von Zitaten aus diesen Interviews. Details auf 30Jahre.adfc-bayern.de.



©Mehr hierzu, auch Bildnachweise, auf 30Jahre.adfc-bayern.de

Gesicht zeigen – Menschen im ADFC

Der ADFC Bayern, das sind auch seine Mitglieder. Im August 2020 – im 30. Jahr unseres Bestehens – sind es 30.000 geworden. Einige haben uns erzählt, warum sie gerne Rad fahren. Sie wollen wir hier stellvertretend für alle sichtbar machen! Details auf 30Jahre.adfc-bayern.de.



2016 25.000 Mitglieder



2017 Bamberg: 1. Kommunalen Radentscheid erfolgreich



2017 Radverkehrsprogramm Bayern 2025



Das Goldene Pedal

Mit dem Goldenen Pedal gibt es seit 2018 einen Radtourismus-Award in Bayern. Der ADFC Bayern zeichnet damit alle zwei Jahre vorbildliche Projekte und Angebote für Radreisende aus. Bewerbungen sind in den Kategorien Service und Gesamtkonzept möglich: mit innovativen Serviceangeboten, Netzwerkmodellen, Marketingaktivitäten, Mobilitätsangeboten, Veranstaltungen, Produkten oder Dienstleistungen.

Mehr dazu auf bayern.adfc.de/award

www

Die Auszeichnung erhalten haben bisher:

Bestes Gesamtkonzept

2018 Donautal-Aktiv e. V. mit dem „Qualitätsmanagement Radwegenetz Schwäbisches Donautal“

2020 Tourismusverband Ostbayern e. V. mit der „Mountainbike-Reiseroute Trans Bayerwald“

Beste Serviceidee

2018 Kommunale Allianz SpessartKraft e. V., Südspessart, Kahlgrund-Spessart und Westspessart mit „Wald erFahren“

2020 Easy-Tours und das Hotel Sommer im Allgäu mit der „EASY-Tours Rad-Service-Station im Hotel Sommer“



Goldenes Pedal / ©Christine Hammouda, ADFC Bayern

Auf Reisen gut gebettet

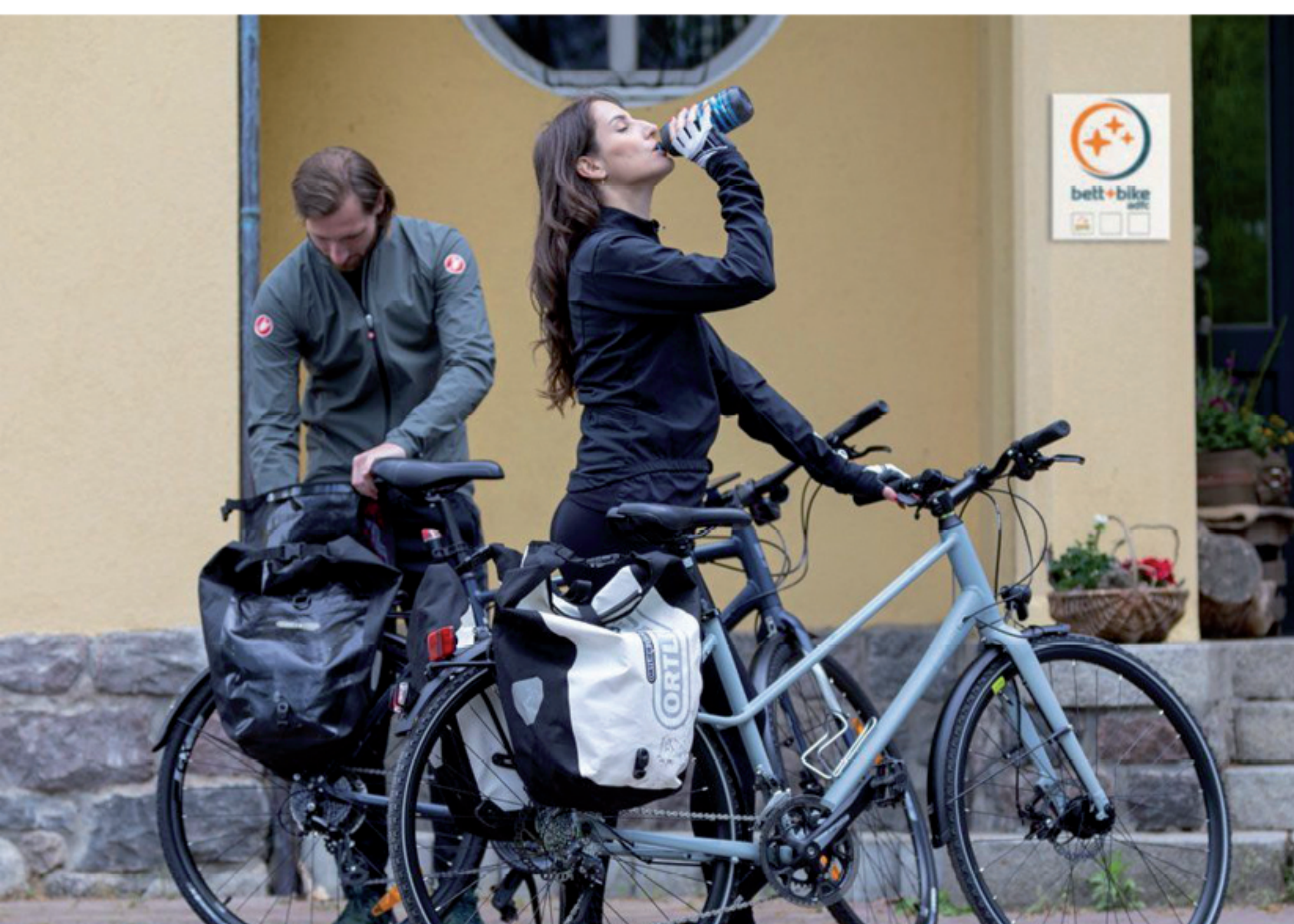
Das ADFC-Siegel Bett+Bike ist heute der Standard zur Erkennung fahrradfreundlicher Gastbetriebe. Mit seiner Hilfe finden Radreisende fahrradfreundliche Unterkünfte. Ob ausgediente Gefängniszelle oder uriges Schlaf-Fass, klimapositives Kreativhotel oder schlichte Klosteratmosphäre in atemberaubender Landschaft: Die

bayerischen Bett+Bike-Betriebe bieten müden Radfahrer*innen ein vielfältiges Übernachtungsangebot auf allen Touren. Für einen oder mehrere Tage kann man sich da als Schlossherr*in oder Winzer*in, aber auch als Klimaretter*in oder Schüler*in auf Klassenfahrt fühlen. Das Angebot auf bettundbike.de ist riesig!

www

Qualitätssicherung

Seine Expertise bringt der ADFC Bayern auch in planerischer Hinsicht ein. So hat er etwa in Oberfranken und im Raum München Konzepte für neue Radrouten erarbeitet oder bestehende Beschilderungen überprüft.



©april agentur



Hotel Fronfeste, Amberg / ©Hotel Fronfeste



©Oberfranken Offensiv



2018 ADFC-Rad-Gesetz-Kampagne



2019 Gründung ADFC-Frauen-Netzwerk



2020 30.000 Mitglieder



SERVICE UND SPASS FÜR DAS RAD SICHERHEIT FÜR RADFAHRER UND FUSSGÄNGER



RASTI GmbH
An der Mühle 21
D-49733 Haren
T 05934 703513
www.stadtmobiliar.eu
www.radstelle.eu



Service-Station
MANDAU
Erste Hilfe für Dein Bike!

© RadKULTUR Baden-Württemberg,
Lukas Breusch



Fahrbahnleiter
POP-UP

Geschützt Abstand
halten: temporär
oder permanent



Kann ein Radweg sicher sein und Spaß machen?

Radwege sollen sicher und einladend sein. Der Fahrbahnteiler „pop-up“ macht das möglich. Diese moderne Fahrbahnbegrenzung ist ideal für den dauerhaften oder temporären Einsatz in Städten, Kommunen sowie für Veranstaltungen. Die Fahrradreparatur- und Waschstationen halten alles bereit, was Sie brauchen: Luftpumpe, hochwertige Werkzeuge, frisches Wasser und, und, und.



© Stadtgemeinde Melk

Für Fragen steht Ihnen Dennis Niemeyer unter dn@rasti.eu oder Telefon **05934 7035-13** zur Verfügung.

Fitmacher für das Fahrrad!

Die moderne und sehr robuste Servicestation MANDAU für den Innen- und Außenbereich vereint Werkstatt und Luftpumpe. MANDAU ermöglicht es, zwei Räder gleichzeitig zu versorgen. Während das eingehängte Rad repariert wird, kann ein weiteres Fahrrad aufgepumpt werden. MANDAU hält die wichtigsten Werkzeuge wie Innensechskant-Schlüsselset, Torx T25, Reifenheber, gängige Maulschlüssel und Schraubendreher bereit. Sie sind an soliden Edelstahlseilen befestigt und können bei Bedarf herausgezogen werden. Das Gegengewicht zieht die Werkzeuge automatisch wieder ein. Dieser Mechanismus verhindert, dass die Werkzeuge ineinander verheddern. MANDAU kann mit individuellem Logo ausgestattet werden.

Geschützt Abstand halten:

Temporäre oder permanente Fahrbahnteiler

Radwege sollen sicher und einladend sein. Der Fahrbahnteiler „Pop-up“ der Rasti GmbH macht das möglich. Diese moderne Fahrbahnbegrenzung ist ideal für den dauerhaften oder temporären Einsatz in Städten, Kommunen sowie für Veranstaltungen. Schaffen Sie schnell und einfach geschützte Bereiche für Radfahrer oder Fußgänger.

Kann ein Radweg sicher sein und Spaß machen? Die Antwort ist Ja und es steigert den Erfolg Ihres Projektes und die Freude am Radfahren. Das Unternehmen SARIS aus den USA hat diesen besonderen Radwegbegrenzer entwickelt. Er macht Radwege sicher und leistet einen positiven Beitrag für das Stadtbild. Standard-Poller, Flexpfosten und Verkehrskegel sorgen dafür, dass sich Radwege wie Bauzonen und unangenehme Orte anfühlen. Die einzelnen Elemente lassen sich einfach verketten und beliebig erweitern. Mit Pop-Up wurde eine Barriere geschaffen, die sowohl sehr flexibel, extrem funktional als auch ästhetisch äußerst gelungen ist.



Fahrradfahren 2050



Bernadette-Julia Felsch / @Ulrich Gensch

Es ist der 20.10.2050. Der ADFC Bayern wird heute 60 Jahre alt und auch ich bin längst Seniorin und genieße meinen Ruhestand. Die Sonne feiert mit und strahlt vom weiß-blauen Himmel. Wie heute üblich, ist es noch bis spät in den Oktober hinein warm. Also will ich raus an den See – natürlich mit meinem Leichtlauf-E-Rad. Autos gibt es schon lange nicht mehr. Wozu auch? Alle arbeiten online oder im Umkreis der eigenen Wohnung und alles, was wir brauchen, wird im weltweiten „Hypotension Loop“ verschickt.

Der Hypo als global einheitliches und umweltfreundliches Logistiksystem

Der „Hypo“ ist eine überdimensionierte Unterdruck-Rohrpost, durch die Mietcontainer an „Hubs“ geliefert werden, die es jetzt an jeder Ecke gibt. Privatleute können die Waren dort selbst abholen oder sie sich mit Lastenrädern bis an die Tür liefern lassen. Firmen und Märkte haben eigene Hubs. Mein persönlicher Lieblings-Nebeneffekt ist, dass man unterm Hypo bei Regen, Schnee, aber auch vor praller Sonne geschützt radeln kann. Und das ganz entspannt, denn die Straßen gehören seit 20 Jahren allein uns Radler*innen! Weil es folglich auch keine Parkplätze im öffentlichen Raum mehr braucht, haben auch die Flanierenden viel Platz und es herrscht ein entspanntes Miteinander. Spaß machen auch die vielen Förderbänder, die in fast alle Gehsteige eingelassen sind. Diese albern E-Scooter, die 2020 noch überall im Weg rumlagen, hatten sich dadurch schnell erledigt.

Die autogerechte Stadt ist zum Glück Vergangenheit

Ich grusle mich kurz, als ich an den Verkehr von vor 30 Jahren zurückdenke: Diese stinkenden, lärmenden Blechmonster, die Stoßstange an Stoßstange an allen Straßenrändern herumstanden und dort die Städte bis zum Gehnichts mehr aufgeheizt haben. Und die Fahrzeuge, die gerade nicht parkten oder im Stau standen, sondern tatsächlich mal fahren, waren noch schlimmer: Denn jedes war gesteuert von einem meist gestressten und unberechenbaren Menschen, der gefühlt alle anderen Verkehrsteilnehmenden hasste. Da brauchte man noch viel Mut und gute Nerven beim Radeln! Zum Glück ist das vorbei und die Vision Zero ist nun schon seit 20 Jahren Realität.

Deutschland ist Fahrrad-Weltmarktführer

Sein Rad bei Wind und Wetter an einem Laternenpfahl anketten oder jedes Mal aus dem Keller schleppen muss man heute Gott sei Dank auch nicht mehr. Ein geräumiger Fahrradstellplatz daheim ist jetzt Usus – entweder in einer ebenerdigen Radgarage oder man bekommt sein Rad per Knopfdruck von einem Roboterlift aus einem Regal geliefert. Die gibt es auch an den meisten Zielorten und man kann sein Fahrrad problemlos überallhin mitnehmen. Auf- und Absperren geht jetzt auch per Fingerdruck. Das ehemalige Autoland Deutschland ist heute Fahrrad-Weltmarktführer und alle Räder sind erschwinglich. Bei der Modellvielfalt, die wir heute

haben, ist radeln auch mit Behinderung und bis ins hohe Alter möglich, aber im schlimmsten Fall kann man ÖPNV und Hypo mit einem entsprechenden Nachweis gratis nutzen.

Radeln lohnt sich!

Und das Beste: Jeder geradelte Kilometer wird automatisch erfasst und mit „Reward Units“ belohnt. Die Belohnung gibt es deshalb, weil Bewegung fit hält und das Gesundheitssystem entlastet. Die Reward Units kann man später für den Fahrradkauf oder Reparaturen einlösen oder für den heute superbequemen und infektionsfreien ÖPNV. Und wenn man doch mal weiter reisen will, kann man das Guthaben auch einlösen, um sich selbst mit einer komfortablen Hypo-Gondel in fernere Gegenden zu verschicken.

Danke, ADFC!

Ein Glück, dass der ADFC nie müde wurde zu erklären, wie wirklich menschenfreundliche Mobilität aussieht. Mit viel Überzeugungsarbeit haben wir ADFCler*innen 2030 endlich erreicht, dass alle aus ihren Blechkisten aus- und umgestiegen sind! Wie zuvor schon beim Rauchverbot, fragen sich heute alle: Was hat uns eigentlich geritten, damals diesen Kfz- und Pendel-Wahnsinn normal zu finden?

Heute ist fast jede*r ADFC-Mitglied und genießt die vielen Vorteile und Serviceleistungen, die der ADFC noch immer für das Radeln in der Freizeit und im Alltag bietet.



Eine fahrradfreundliche Stadt, für uns gezeichnet von der Berliner Illustratorin Raphaëla Doğan (www.raphaeladogan.com)

Was werden wir unseren Kindern 2050 sagen müssen?

Dr. Philine Gaffron lehrt und forscht am Institut für Verkehrsplanung und Logistik der Technischen Universität Hamburg. Ihre Schwerpunktthemen sind nachhaltige Mobilität sowie Umweltwirkungen und soziale Gerechtigkeit im Verkehr. Wir haben mit ihr über die Mobilitätswende gesprochen.

Das Interview in voller Länge gibt's auf 30Jahre.adfc-bayern.de.



Visualisierung einer Kopenhagener Straße als Fahrradstraße, die den Diskurs über sie veränderte
(Quelle: www.colville-andersen.com/designs-visions)

Welchen Beitrag kann das Fahrrad leisten, um unsere Städte wieder lebenswerter zu machen?

Viele Probleme, die wir heute in Städten haben, haben mit dem Faktor Verkehr zu tun: die Flächenproblematik, die Lärmbelastung, ungesunde Atemluft, die Unfälle ... Da kann das Fahrrad einen Riesenbeitrag leisten: Es braucht deutlich weniger Platz. So können wir mehr Raum für andere Nutzungen freimachen. Das Fahrrad ist ein sehr leistungsstarkes Verkehrsmittel und in der Stadt oft schneller als das Auto. Und Bewegung ist gut für die eigene Gesundheit. Dann sind da noch die Lieferverkehre. Hier bieten Lastenräder mit Elektromotor ein enormes Potenzial. Und dann noch ganz dringend das Thema Klimawandel: CO₂-Einsparung, mehr Platz für neue Grün- und Wasserflächen gegen die Hitze ...

Wie lässt sich die Attraktivität des Verkehrsmittels Fahrrad steigern?

Die Infrastruktur spielt da natürlich eine ganz wichtige Rolle: Fahrradspuren, Fahrradstreifen. Wenn wir mehr Leute aufs Fahrrad kriegen möchten, müssen wir auch an die denken, die sich unsicher fühlen. Wir brauchen breite Wege und Radspuren mit baulicher Trennung. Ich denke auch, dass eine flächendeckende Regelung für Tempo 30 innerorts mit Tempo 50 als Ausnahme sinnvoll wäre. Und natürlich brauchen wir bessere Abstellmöglichkeiten. Es ist zudem unumgänglich, dass wir verstärkt Push-Maßnahmen umsetzen: Parkraumbewirtschaftung, Parkraumverknappung, Durch- und Zufahrtsbeschränkungen und die Schaffung von Kostenwahrheit inklusive der Folgekosten.

Hat die Verkehrswende bereits begonnen?

Wir sind weiter als vor ein paar Jahren. Das mit der Verkehrswende ist aber noch lange nicht so weit gediehen, wie wir es brauchen. Wir sollten auch eher über eine Mobilitätswende sprechen. Wir brauchen auf vielen Ebenen einen Paradigmenwechsel. Die Radentscheide sind ein gutes Beispiel für schrittweise Veränderungen. Aber bei der Umsetzung dauert's dann häufig. Infrastruktur umzubauen geht eben nicht von jetzt auf gleich. Andererseits waren mit den Pop-up-Bikelanes in der Corona-Krise auf einmal ganz schnelle, unkonventionelle Dinge möglich. Über solche Lösungen müssen wir uns mehr Gedanken machen, wenn wir wirklich schnell genug vorankommen wollen.

Wie weit ist die Verkehrswende 2050 gekommen?

Wenn wir es ernst meinen mit dem Klimaschutz, mit der sozialen Gerechtigkeit, mit dem Artenschutz, dann müssen wir 2050 die Mobilitätswende geschafft haben. Deutschland hat sich bis 2050 Klimaneutralität zum Ziel gesetzt. Ohne eine umfassende Mobilitätswende geht das nicht. Dafür müssen wir vom Ziel aus rückwärts denken. Ich stell mir immer vor, ich müsste den Kindern und Jugendlichen von heute und morgen im Jahr 2050 gegenüber sitzen und müsste sagen: „Schade, wir haben es vergeigt!“ Das fände ich schrecklich. Ich hoffe, dass dieser Gedanke handlungsleitend sein kann, auf allen Ebenen. Was möglich ist, wenn der Druck groß genug ist, zeigt die Corona-Krise. Wenn wir es schaffen, diesen Handlungsdruck weiter klar zu kommunizieren, und die Vorteile, die wir uns erschaffen, dann habe ich schon Hoffnung, dass wir das Ruder noch rechtzeitig herumreißen.

Erst Stadtgestaltung, dann Verkehrsplanung

Mikael Colville-Andersen, dänischer Stadtplaner und Experte für urbane Mobilität, hat die Copenhagenize Design Company gegründet und war ihr CEO. Weltweit berät er Städte und Regierungen zu Fragen der fahrradfreundlichen Stadt der Zukunft. Wir trafen den Visionär in einem Straßencafé in Kopenhagen.

Das Interview in voller Länge gibt's auf 30Jahre.adfc-bayern.de.



Was macht eine Stadt lebenswert?

Straßen wie diese. Im Café sitzen, reden und beobachten, wie Menschen vorbeigehen, vorbeiradeln, im Auto vorbeifahren: die direkte, ständige Verbindung zwischen Mensch und Stadt. Sich niemals vom Geschehen der Stadt abgeschnitten fühlen. Im Auto ist man das immer, sitzt in seiner Blase. Sind alle in ihrer Blase, gibt es keinerlei Verbindung. Diese Familie da drüben auf dem Fahrrad, sie sind in Interaktion mit ihrer Stadt: Sie riechen, hören, schmecken sie, sie schauen uns an, wir sie. So funktionieren Städte, seit Menschen in Städten zusammenleben. Es ist eine ständige sensorische Verbindung mit dem Ort. Und das findet sich auch in unserer Art der Verkehrsplanung wieder. Straßen werden so gestaltet, dass diese Familie auf sicherer Infrastruktur dahinrollen kann. Dazu kommen breite Bürgersteige für Fußgänger*innen, ein guter öffentlicher Verkehr – einfach alle Verkehrsarten, die anthropologisch angemessen sind. Wir stehen immer in Kontakt mit unseren Mitmenschen. Es geht um Verkehrsgestaltung, aber auch Stadtgestaltung.

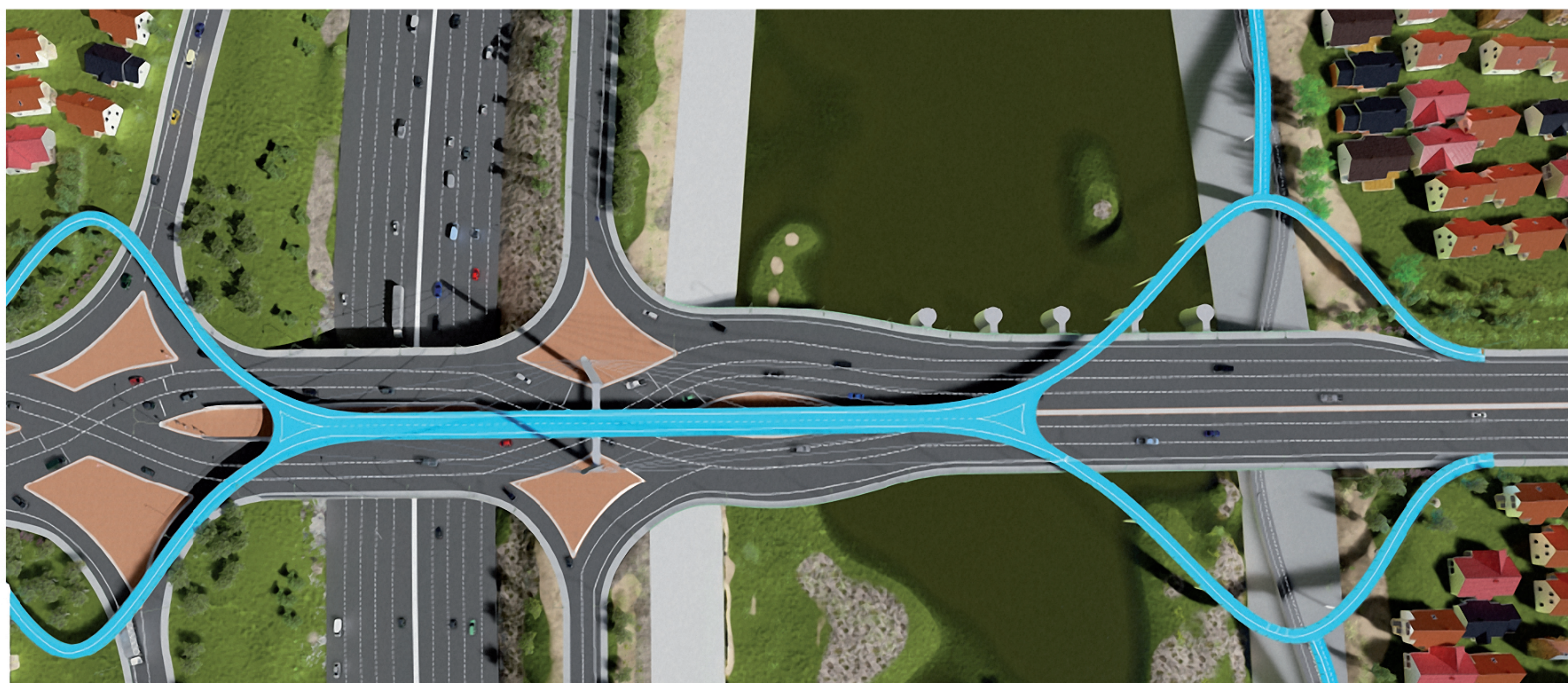
Welche Chancen bietet das Fahrrad, um unsere Städte wieder lebenswerter zu machen?

Das Fahrrad ist das wichtigste Werkzeug in unserem städtischen Werkzeugkasten, will man unsere Städte nach 70, 80 Jahren autozentrierter Verkehrsplanung „reparieren“ und verbessern. Es braucht eine urbane Revolution, und das Fahrrad steht darin an vorderster Front. Weil es den Menschen unabhängige Fortbewegung ermöglicht, weil es den Menschen im Land eine bessere Gesundheit beschert und wir alle davon profitieren, tragen wir die Kosten des Gesundheitssystems doch gemeinsam. Weil uns das Fahrrad die Stadt und ihren sinnlichen Wert erfahren lässt. Und es ist in fast allen Städten der Welt eine der schnellsten Möglichkeiten von A nach B zu kommen.

Wie muss sich die Verkehrsplanung dafür ändern?

Wir müssen aufhören, dem Auto zu huldigen. Das ist dasselbe in allen größeren Ländern. England, USA, Deutschland, Frankreich: Wegen

der Bedeutung der Autoindustrie haben dort Ingenieur*innen in der Verkehrsplanung das große Sagen und einen so unanständig großen Einfluss bekommen. Nichts gegen Verkehrsingenieur*innen, aber wir sollten sie nicht auf ein Podest heben und sie die Zukunft unserer Städte entscheiden lassen. Was wir tun müssen, ist die Pyramide umkehren, an deren Spitze sie heute stehen. Ingenieur*innen sind unglaublich nützlich und intelligent, aber bevor sie zum Einsatz kommen, brauchen wir Stadtplaner*innen, Stadtgestalter*innen, Anthropolog*innen, Verkehrspsycholog*innen, Soziolog*innen etc., die uns sagen, wie die Stadt für den Menschen gestaltet werden sollte. Der Einfluss der Verkehrsingenieur*innen muss sofort gestoppt werden. Politiker*innen kommen und gehen und viele haben richtig gute Ideen, die aber quasi an der Tür der Verkehrsplanungsabteilung sterben. Das zu reformieren, erst den Fokus auf die anderen Fachleute zu legen, das ist der Schlüssel zur Veränderung.



An dieser Autobahnanschlussstelle eine Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr unterzubringen, war nahezu unmöglich. Warum also nicht einfach die Verkehrstechnik des letzten Jahrhunderts ignorieren und Fußgänger*innen und Radfahrer*innen einen sicheren Weg darüber hinweg ermöglichen?

(Quelle: www.colville-andersen.com/designs-visions)

Bayern auf dem Sprung in die Zukunft

Und wie sieht es bei uns in Bayern mit wegweisenden Beispielen an Radverkehrsinfrastruktur aus? Die stetig steigende Nutzung von Pedelecs und E-Bikes erfordert hier einmal mehr ein neues Denken.

Radschnellwege

Außerhalb Bayerns wird bereits auf extrabreiten, kreuzungsarmen Radschnellwegen geradelt. Auch bei uns sollen nun 17 solche Wege kommen. Das hat der Bundesverkehrsminister im August 2020 bei der Förderbescheidübergabe für die Route München-Garching/Unterschleißheim verkündet. Zeit wird's! In Nürnberg wie München sind Machbarkeitsstudien längst abgeschlossen. Doch bis Räder von Nürnberg nach Erlangen rollen können, dauert das noch Jahre, konstatiert Albrecht Steindorff vom ADFC Nürnberg ebenso wie der Fürther ADFC-Vorsitzende Olaf Höhne. Immerhin haben 2020 die Planungen für die Route Nürnberg-Oberasbach/Zirndorf/Stein begonnen. Die Planung in München wird im Herbst 2020 ausgeschrieben.

Radstationen und Fahrrad-Parkhäuser

Augsburg ist mit zwei Radstationen samt Werkstatt und Fahrradverleih direkt am Hauptbahnhof Vorreiter beim bewachten Parken. 2007 öffnete ein 360-Plätze-Bau als erster seiner Art in Bayern; 2017 kam eine zweite Station mit 506 Stellplätzen dazu. Demnächst entsteht noch ein vollautomatisches Parkhaus für 120 Räder am Bahnhof Haunstetter Straße; zwei vergleichbare im Stadtgebiet sollen folgen. Fahrradparkhäuser

gibt es noch in Aschaffenburg, Bamberg und Nürnberg, in Ingolstadt, Landshut und München-Pasing. Weiter ist Nordrhein-Westfalen mit mehr als 50 Radstationen inklusive Service.

Ein Netz von Wegen für den Radverkehr

Seit Jahrzehnten werden in der Stadt Regensburg Pläne diskutiert, ein sternförmiges Netz hochwertiger Radverkehrsrouten zu knüpfen. Der Ausbau ist mit dem Radentscheid beschlossen worden; die Ausschreibung lief im Frühjahr 2020, alle relevanten Rathausparteien haben zugestimmt. Doch: „Die wichtige Rad- und Fußgängerbrücke am Holzgartensteg liegt derzeit auf Eis“, berichtet Klaus Wörle, ADFC-Chef in Regensburg. Dabei ist ein lückenloses Netz notwendig, um noch mehr Menschen aufs Rad zu bringen.

Schneisen überbrücken

In München ist die Schwere-Reiter-Straße ein großes Hindernis für den Radverkehr. Simon Herzog, Mitglied im ADFC-Landesvorstand, will dort eine Brücke bauen: „Es geht nicht nur um die Verbindung getrennter Stadtquartiere mit einer ansprechenden Lösung, sondern um eine Radroute von übergreifender Bedeutung.“ Ein Entwurf ist einer Rose nachempfunden, die sich sanft auf einen Stein legt. Herzog meldet: „Die Kommunalpolitik sieht das Vorhaben positiv, die Machbarkeitsstudie ist in Arbeit!“ Demnächst fertig wird eine autofreie Querung der 37 Bahngleise: der Arnulfsteg westlich des Münchner Hauptbahnhofs.



eRadschnellweg Göttingen /
©Stadt Göttingen, Christoph Mischke

VAG_Rad – der Fahrradverleih in Nürnberg



Nur 0,05 €
pro Minute!

Erkunden Sie Nürnberg auf zwei Rädern.

Egal, ob Sie zu Gast in unserer Altstadt sind oder für einen Termin geschäftlich nach Nürnberg reisen.

Mit dem VAG_Rad sind Sie stets perfekt angebunden und haben die größtmögliche Freiheit für Ihre Mobilität.

Schnell und einfach die **VAG_Rad App** aus den App-Stores herunterladen, Rad ausleihen und los geht's!

Alle Infos unter www.vagrad.de

VAG RAD

Vielen Dank!

An dieser Stelle bedanken wir uns ganz herzlich bei allen Partner*innen, die uns gestern, heute und auch morgen bei unseren Aktionen unterstützt haben und uns helfen, unsere Visionen Wirklichkeit werden zu lassen! Unser besonderer Dank gilt all denen, die zu dieser Broschüre beigetragen haben – sei es, dass sie uns

Inhaltliches zugeliefert, Fotos zur Verfügung gestellt oder durch die Schaltung einer Anzeige die Erstellung dieser Broschüre überhaupt erst ermöglicht haben. Nicht zuletzt geht unser Dank an das Team von JS für die technische Umsetzung.

Die Redaktion für dieses Projekt hatten: Lutz Bäucker, Laura Ganswindt, Christine Hammouda, Petra Husemann-Roew und Traudl Schröder.

Auflösungen von Seite 4:
Kind 1: Pedale, Kind 2: Lenker

Schmerzfrei Radfahren!

Wir stimmen dein Rad perfekt auf dich ab.
Wir beraten vor dem Neukauf.



www.radlabor.de
MÜNCHEN | FRANKFURT | FREIBURG

www.fahrradverlag.de

Dein Online-Shop für Bücher und Geschenkk Ideen rund ums Rad



Fachbücher Ratgeber Taschenbücher Radreisen



©ADFC



Wir bringen Mitarbeiter in Bewegung.

Jetzt informieren
www.lease-a-bike.de/adfc

Das Dienstrad-Leasing-Konzept

- ✓ digitale und automatisierte Abwicklung
- ✓ minimaler Aufwand für den Arbeitgeber
- ✓ von der Anfrage bis zum Rad in 48 Stunden
- ✓ mehr als 2.500 zufriedene Kunden dank Rundum-Sorglos-Paket



GUTER RAD IST GRATIS.

Die MVV-Fahrrad-Navigation.

MVV Radroutenplaner. rad.mvv-muenchen.de

MVV. Klimaschutz ist unser Antrieb.





ver.de
BIKE
nachhaltige
Sicherheit

**FAHRRAD SICHERN,
KLIMA RETTEN!**

Mit ver.de BIKE sicherst Du Dein
Fahrrad vor Diebstahl – und jeder
Euro Beitrag spart 2 kg CO₂.



Jetzt Rad
absichern!



BIKE.VER.DE



Für E-Bikes und
Fahrräder ab 500 Euro
bis 10.000 Euro



3 Jahre schadenfrei?
Du bekommst einen Teil
der Beiträge zurück.



Wir übernehmen
Deine Kosten für den
ÖPNV bis zu 25 Euro.



Dein Beitrag
wird nachhaltig
angelegt.



Mit dabei: das
supersichere ver.de-
Fahrradschloss



GRONARD®
metallbau und stadtmobiliar

MODERNE LÖSUNGEN IN STAHL.



adfc
business
club
Mitglied

BWA® PARKER

**GRONARD® ist der Experte für Fahrradparker:
bundesweit führt er die meisten ADFC-empfohlenen
Fahrradständer!**

**Hier eine Auswahl unserer beliebtesten
ADFC-empfohlenen Fahrradständer.**

www.gronard.de



KLIMANEUTRALES UNTERNEHMEN
2020
WWW.FOKUS-ZUKUNFT.COM



KAPPA®



EASYLIFT 500D



ARRETA



FELIX



EPSILON PLUS



SOPHIA



DER WEG IST DAS ZIEL

Amtliche Geodaten analog und digital



**Finde Deinen
Traumberuf
bei uns**

und bewirb Dich unter
www.bayern-insider.de



Amtliche Freizeitkarten
• mit Rad- und Wanderwegen
• im Buchhandel und Internet
erhältlich. Informationen unter:
www.geodaten.bayern.de



Ganz Bayern online
www.bayernatlas.de



©Joe Wastrack

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)
Landesverband Bayern e. V.
Kardinal-Döpfner-Straße 8
80333 München

☎ 089 90900250
✉ kontakt@adfc-bayern.de
💻 bayern.adfc.de

