

# ADFC RUNDSCHAU

Informationen des ADFC Bayern

**ADFC**  
Präsenz in Bayern

**Neue STVO**  
für den Radverkehr

Radverkehrskongress  
**Berlin**

Radwege und  
**Naturschutz**

Nachrichten der Kreisverbände



# RADFAHRER **SIND** auto mobil



**Allgemeiner  
Deutscher  
Fahrrad-Club**

Landesverband Bayern

### Parlamentarischer Abend Radverkehr im Bayerischen Landtag

Wenn dieses Heft erscheint, hat unser erster parlamentarischer Abend Radverkehr im Bayerischen Landtag am 18. Juni 2009 schon stattgefunden. Wir haben die Vorsitzenden der im Bayerischen Landtag vertretenen fünf Fraktionen sowie die Mitglieder der Ausschüsse für Staatshaushalt und Finanzfragen, für kommunale Fragen und innere Sicherheit, für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, für Umwelt und Gesundheit und für Bildung, Jugend und Sport eingeladen.



Folgendes Programm haben wir vorbereitet:

- Impulspräsentation zu den Potentialen des Radverkehr mit Diskussion
- Ausprobieren von Fahrrädern und Pedelecs (Räder mit Elektrounterstützung)
- Testen von vorbildlichen Fahrradabstellanlagen

Mit einer Brotzeit und persönlichen Gesprächen lassen wir den Abend ausklingen. Über den Verlauf und die wesentlichen Ergebnisse wird in der nächsten Rundschau berichtet. *HDB*

### Landesaktivenseminar 2009

Der November ist traditionell Zeit für das Landesaktivenseminar: Dieses Jahr vom 20.-22.11.2009 im AOK-Bildungszentrum Hersbruck. Das Programm gibt es ab September unter:

[www.adfc-bayern.de/las2009.htm](http://www.adfc-bayern.de/las2009.htm)

### Auftaktveranstaltung Bayern Radlland Nr. 1

Innenminister Joachim Herrmann hat im Rahmen der Initiative "Zukunft Bauen Bayern" zur Auftaktveranstaltung Radverkehrshandbuch "Radlland Bayern" am 2. Juli 2009 nach Bayreuth, Regierung von Oberfranken, eingeladen. Unter der Koordination der bayerischen Straßenbauverwaltung soll für Bayern ein Radverkehrshandbuch mit dem Ziel erarbeitet werden, den Radverkehr als grundlegendes Element der Verkehrspolitik kontinuierlich voranzubringen. Darin soll das vielfältige Wissen zum Alltagsradverkehr ebenso wie zum Freizeitverkehr umfassend behandelt und dargestellt werden.

Bei der Auftaktveranstaltung werden einleitend sieben verschiedene Themenbereiche zum Radverkehr mit Impulspräsentationen angesprochen, wie Radverkehr in Städten, Radwegekonzepte, Bike + Ride-Anlagen, Radverkehrssicherheit oder Informationsplattformen. Der ADFC Bayern wird einleitend Potentiale der Nahmobilität im Alltagsverkehr aufzeigen. *HDB*

### Inhalt Rundschau 2009 - 3

Ankündigungen / Inhalt	B 2
Editorial	B 3
Nationaler Radverkehrskongress	B 4
Gespräch beim Innenminister	B 6
Neue Radwege an Staatsstraßen	B 7
ADFC Präsenz in Bayern	B 8

#### Regionalteile

**Altbayern, Franken, Schwaben**  
auch als PDF-Dokumente unter:  
[www.adfc-bayern.de/rs-2009-3.htm](http://www.adfc-bayern.de/rs-2009-3.htm)

Tourenleiterseminar 2009	B 9
Fachtagung Radverkehrsplanung	B 10
Mit dem Rad zur Arbeit	B 11
Ak Fahrrad & ÖV	B 12
Neue STVO	B 13
Termine / Impressum	B 14
Radwege und Naturschutz	B 15

## Radfahrer sind auto mobil!

Das möchte einem nicht in den Sinn kommen, dass schon 1817 die Geburtsstunde der Automobilität war. Freiherr Karl von Drais hatte in diesem Jahr in Mannheim seine einspurige, hölzerne „Laufmaschine“ der Öffentlichkeit präsentiert, die durch unzählige Nachbauten schnell eine große Verbreitung erfuhr.

### Not macht erfinderisch

Es wird angenommen, dass diese epochale Erfindung aus einer großen Not geboren wurde. Der Ausbruch des Vulkans Tambora (Indonesien) im Jahr 1815 und des dadurch 1816 ausgelösten Jahres ohne Sommer führte in der nördlichen Hemisphäre zu einer erhöhten Mortalität unter Nutztieren und zur schlimmsten Hungersnot des 19. Jahrhunderts. Drais' wollte mit seiner Laufmaschine, in England „hobby horse“ (Steckenpferd) genannt, die hingerafften Pferde ersetzen.

### Sieh, das Gute liegt so nah

Erst rund 180 Jahre später feierte die Laufmaschine von Drais als Kinderlaufrad fröhliche Urstände; zunächst nostalgisch in Holz mit Vollgummireifen, bald aber massenhaft in Metall oder Kunststoff und vor allem luftbereift. Schon Zweijährige erlaufen sich damit ihre ersten Mobilitätseuphorien. Sie üben spielend ‚by the way‘ ihren Gleichgewichtssinn, in dem sie immer mutiger die Beine anziehen und sich ausrollen lassen. Deshalb brauchen sie beim Umstieg auf ihr erstes richtiges Fahrrad auch keine Stützräder mehr. Damit sind sie noch mobiler und schneller und Papa und Mama haben leicht das Nachsehen. Sie holen dann auch lieber ihre Räder wieder aus dem Keller oder der Garage zum auto-mobilen Familienausflug - und den ganz ohne Auto(mobil)! Dass so

ein erlebnisreicher und interessanter Ausflug kein Einzelfall bleibt, dafür sorgen dann oft eher die Kinder.

### Unsere Jugend ist die Zukunft

Die kurzen Wege zum Kindergarten oder zum Einkaufen - erst mit und bald ohne elterliche Begleitung - und danach zur Schule oder zum Sportverein werden wie selbstverständlich auto-mobil geradelt. Ins Mama- oder Opa-Taxi wird nur noch bei strömendem Regen geflüchtet. Solche intensiven und lang bewährten Lehrjahre der erfahrenen eigenen Automobilität führen hoffentlich dazu, dass die dann Jugendlichen und jungen Erwachsenen die kurzen Wege in der Stadt oder dem Umland - selbst als Führerscheinbesitzer - lieber mit dem Fahrrad zurücklegen. Sie haben jahrelang erfahren, dass sie mit dem Fahrrad schnell und unabhängig - eben auto-mobil - sind und sich dazu noch etwas Gutes tun.

### Ein jeder kehrt vor seiner Tür (Goethe)

Nachhaltige Verhaltensänderungen brauchen bekanntlich Zeit und vor allem das bewusst gewählte Verhalten jedes Einzelnen. Für unsere Kinder ist den Sicherheitsgurt anlegen ganz selbstverständlich, was für uns Eltern noch eine lästige, bußgeldbelegte Pflicht war. Die gelebte und vor allem selbst erprobte Mobilität unserer Kinder oder Kindeskinde wird langfristig in unseren Städten den NICHT-motorisierten Individualverkehr erheblich anwachsen lassen. Sie beschenken sich mit ihrem eigenen Wohlbefinden sowie den dadurch verbesserten Umfeldbedingungen in erster Linie selbst.

*Hans-Dieter Berg*

Hans-Dieter Berg  
ADFC Landesvorsitzender



# 1. Nationaler Radverkehrskongress 2009 in Berlin

Breitgefächerte Informations- und Austauschplattform  
mit fast 500 Teilnehmern

„Das Fahrrad boomt. Fahrradfahren liegt im Trend. Die Zahl der Fahrradfahrten ist seit 2002 um 10 Prozent auf rund 28 Millionen täglich angestiegen. Wir wollen noch mehr Menschen zum Umsteigen bewegen und fördern deshalb den Radverkehr in Deutschland noch intensiver“, unterstrich Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee bei der Eröffnung des 1. Nationalen Radverkehrskongresses am 7. Mai in Berlin.

Diesem Trend entsprechend hat das Bundesverkehrsministerium für ein facettenreiches, aktuelles und zukunftsweisendes Themenspektrum erfahrene Referenten aus Wissenschaft und Forschung, Verwaltungen und der Praxis gewinnen können. Sie referierten in eineinhalb Tagen zu 32 Themen aus acht Bereichen. Diese waren:

Der Kongress stand unter dem Tenor, dass

- Metropolitane Fahrradstrategien
- Gesundheitsförderung durch Radfahren im Alltag
- Radverkehr und ÖPNV
- Kooperation von Touristikern, ÖPNV und Fahrrad
- Attraktive und verkehrssichere Straßenräume
- Erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit
- Beitrag des Radverkehrs zur integrierten Stadtentwicklung und zum Klimaschutz
- Fahrrad parken und Radverkehrsförderung

der Alltagsradverkehr wegen seiner unabhängigen und individuellen Mobilität und dem Gewinn an Lebensqualität in den Städten eine unerwartete Renaissance erfahren hat. Der Radverkehr unterstützt die lokale Wirtschaft, stärkt die Energie- und Ressourceneffizienz des Verkehrssystems und vermeidet die Risiken nachteiliger Effekte des motorisierten Individualverkehrs. In Kombination und integriert in die traditionellen Angebote des öffentlichen Nahverkehrs ist das Fahrrad das ideale Verkehrsmittel für

Städte und Ballungsräume, das stadt- und umweltschonenden Verkehr mit dem Bedürfnis nach zügiger individueller Mobilität ideal verbindet. All diese Bausteine werden vor allem in künftigen Städteplanungen deutlich mehr Bedeutung bekommen. Aus der Vielzahl der Referate berichten die beiden Unterzeichner über ihre Eindrücke:

## Die Entdeckung der Nähe

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hält eine gute Infrastruktur für Fahrrad- und Fußgängerverkehr für eine wichtige Voraussetzung, um das Leitbild der nationalen Stadtentwicklungspolitik, die „Stadt der kurzen Wege“, auch in der Praxis zu realisieren. Durch eine gute, funktionierende Nahmobilität werden die Flächeninanspruchnahmen nachhaltig reduziert, die Stadtquartiere aufgewertet, da lebenswerter, sowie die Vielfalt des Einzelhandels erhalten und zentrale Versorgungsbereiche gestärkt.

Die Studie „Mobilität in Deutschland 2008 - MiD“ wird im Juni offiziell veröffentlicht und zeigt für den Radverkehr eine weitere positive Entwicklung seit 2002 auf. In Berlin wurde erstmals der „Schleier“ gelüftet. Danach wurde auch 2008 - wie schon 2002 - öfters mit dem Fahrrad gefahren als mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Radfahrer sind dazu noch deutlich ökologischer mobil. Pro Kopf verursacht ein Radfahrer nur ein Fünftel der CO<sub>2</sub>-Emissionen, als wenn die Strecke mit dem Auto zurückgelegt worden wäre.

Die Planung von Nahbereichsrouten in Berlin-Pankow (365.000 Einw.) ist eingebunden in die 2004 vom Senat verabschiedete „Radverkehrsstrategie für Berlin“. Damit sollen mit vertretbarem Aufwand Ziele im Stadtgebiet besser mit dem Fahrrad erreichbar sein sowie die Orientierung erleichtert und zum vermehrten Umstieg auf das Fahrrad moti-

viert werden. Dieses - auch von der EU geförderte - Pilotprojekt soll zugleich anderen Berliner Bezirken als Ansporn und Arbeitshilfe für die Entwicklung eigener Radverkehrskonzepte dienen. Bei der konkreten Umsetzung der nur noch wenigen Lückenschlüsse erforderten die Anliegerinteressen zeitaufwändige Überzeugungsarbeit. Der ADFC Berlin ist hierbei ein wichtiger Partner der Bezirksverwaltung.

### CO<sub>2</sub>-Reduzierung als Förderkriterium

In Österreich wurde mit der Klimaschutzinitiative des Lebensministeriums: [www.klimaaktivmobil.at](http://www.klimaaktivmobil.at) die erzielbare CO<sub>2</sub>-Reduzierung sehr wirkungsvoll als Förderkriterium eingesetzt. Dieses Novum fand breite Anerkennung, denn schon nach zwei Jahren sparen rund 400 klima:aktiv mobil Projektpartner jährlich mehr als 200.000 Tonnen CO<sub>2</sub> ein. Zu den Klimaschutzprojekten gehören z. B. Fuhrparkumrüstungen oder ein modifiziertes Mobilitätsmanagement. Dies betrifft auch den Radverkehr, für den ein Masterplan aufgestellt wurde, mit dem auch Pedelets gefördert werden. Es besteht die berechtigte Hoffnung, dass das in der Klimastrategie Österreich festgelegte Ziel von 300.000 Tonnen jährlich bis 2010 erreicht, wenn nicht sogar übertroffen wird.

### Potentiale des SPNV im Freizeitverkehr

Der Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) wurde auf der Zubringerstrecke Dortmund-Winterberg zum Ruhrtal-Radweg von der großen Beliebtheit bei den Radtouristen und den sich daraus ergebenden Engpässen überrollt. Der NWL war deshalb gezwun-

gen, unverzüglich zusätzliche Busse einzusetzen, was sehr teuer war. Erst der Einsatz von zwei eigens umgebauten Dieseltriebwagen mit je 30 Fahrradplätzen brachte eine deutliche Entspannung. Als Fazit bekannte der NWL: Im Freizeitverkehr steckt deutlich mehr Potential als im Berufs- und Pendlerverkehr. Hier gilt es, auf realistischer Basis und in enger Zusammenarbeit zwischen Verkehr und Touristik zu planen und zu handeln.

### Gute Parkmöglichkeiten fördern die Fahrradnutzung

In den Vorträgen aus Berlin und der niederländischen Stadt Utrecht wurde klar herausgestellt, wie wichtig ein gutes, bedarfsgerechtes Angebot zum Parken von Fahrrädern dafür ist, dass das Fahrrad möglichst oft genutzt wird. Bei der Wohnung muss das Fahrrad leicht zugänglich untergebracht sein. Wenn man es z.B. erst über Treppen tragen muss, ist der „Reiseantrittswiderstand“ (so der Fachbegriff) zu hoch, so dass das Fahrrad öfter stehen gelassen wird und andere, leichter erreichbare Verkehrsmittel genutzt werden. Gerade in Bereichen mit dichter Wohn-



*Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (Mitte) auf dem 1. Nationalen Radverkehrskongress in Berlin mit Heidi Wright und Hans-Dieter Berg*

bebauung sind hierfür Ideen gefragt - und in Berlin und Utrecht gefunden worden. An Beispielen aus beiden Städten wurde deutlich, wie das Parken an den Fahrtzielen wie Bahnhöfen, Einkaufszentren und öffentlichen Einrichtungen so organisiert werden kann, dass die Fahrräder nahe am Ziel, geordnet und sicher abgestellt werden. Die fast 500 Teilnehmer kamen aus allen Bereichen, die mit der Förderung des Radverkehrs zu tun haben - aus Behörden der Län-

der, Städte und Landkreise, aus Organisationen für Verkehrssicherheit und Tourismusförderung, von Büros für Verkehrsplanung und Stadtmarketing. Der ADFC war durch Mitarbeiter der Bundesgeschäftsstelle und viele Aktive aus Landes- und Kreisverbänden vertreten. Die Vorträge hatten eine hohe Qualität. An dem hohen Niveau der Diskussionsbeiträge der Teilnehmer - unter ihnen viele Entscheidungsträger - war zu spüren, dass sie erkannt haben, welche Verbesse-

rungen in ihrem Verantwortungsbereich notwendig sind und dass sie aus den anderorts gemachten Erfahrungen lernen wollen. Von diesem ersten nationalen Radverkehrskongress sind vielfältige Impulse für eine breite Förderung des Radverkehrs ausgegangen. Es ist zu hoffen, dass ein zweiter spätestens in zwei Jahren folgen wird, mit dem die Fahrt für das Verkehrsmittel der Zukunft weiter beschleunigt wird.

*Hans-Dieter Berg und Martin Jobst*

### München: 16. April vor dem Innenministerium am Odeonsplatz

Innenminister Joachim Herrmann nach dem einstündigen Gespräch mit dem ADFC Landesvorsitzenden, Hans-Dieter Berg, und dem ADFC Landesgeschäftsführer, Wolfgang Slama. An seinem Dienstrad haben wir anschließend den mitgebrachten Rückspiegel montiert, damit er bei seinen Fahrten zur Staatskanzlei oder zum Landtag seinen Rückraum leicht im Auge behalten kann.

Drei Themenfelder haben wir angesprochen. Für die Umsetzung der zum 1. September

in Kraft tretenden 46. StVO-Novellierung haben wir angeregt, dass für die Kreisverwaltungsbehörden und die Polizeidienststellen Informationsseminare angeboten werden. Desweiteren haben wir die Vorteile dargelegt, die wir für die Stärkung des Radverkehrs in Bayern auch in einer



Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen sehen. Wir haben Herrn Herrmann gebeten, bei den Landräten, Oberbürgermeistern und Bürgermeistern hierfür zu werben. Abschließend haben wir vereinbart, künftig medienwirksame Aktionen zum Radverkehr aufeinander abzustimmen. *HDB*

- **Reparaturen aller Art und Marken**
- **Ersatzteile neu und gebraucht**
- **Große Auswahl an Gebrauchtfahrrädern mit Garantie**

[info@werkstattR18.de](mailto:info@werkstattR18.de)  
[www.werkstattR18.de](http://www.werkstattR18.de)

Die WERKSTATT R18 ist eine gemeinnützige Einrichtung der Berufsbezogenen Jugendhilfe (BBJH) und Fördermitglied im ADFC.

### WERKSTATT R18

Wallensteinplatz 2 Rgb.  
80807 München-Milbertshofen  
Telefon 089/35 89 19 - 0  
Telefax 089/35 89 19 - 29

WERKSTATT  
**R18**  
FAHRRAD-SERVICE  
BERUFSBEZOGENE JUGENDHILFE

## Neue Radwege an Staatsstraßen

Am 3. Juni hat Innenminister Joachim Herrmann in Nürnberg das von der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern aufgestellte „Programm zum nachträglichen Anbau von Radwegen an Staatsstraßen“ der Öffentlichkeit vorgestellt. Er hat den ADFC Bayern gebeten, teilzunehmen und die Gelegenheit zu einem Statement gegeben. Das Medieninteresse war erfreulich groß: Neben dem Bayerischen Fernsehen und Rundfunk waren Radio Arabella und Radio F sowie dpa und die Nürnberger Nachrichten gekommen.

Minister Herrmann hat eingangs hervorgehoben, dass der Radverkehr ein wichtiger Teil der bayerischen Verkehrspolitik ist und für ihn persönlich einen hohen Stellenwert hat. Für die in der Baulast des Freistaates Bayern stehenden Radwege an Staatsstraßen hat er die früher haushaltsbedingt bestehende sehr restriktive Regelung gelockert. Wie schon auf der Landesversammlung im März in Ingolstadt von ihm angekündigt, sollen auch für den nachträglichen Anbau von Radwegen an Staatsstraßen Mittel bereitgestellt werden. Um diese zielgerichtet einzusetzen, wurde eine Dringlichkeitsreihung für jeden Regierungsbezirk nach folgenden Kriterien erstellt:

- Die Verkehrsbelastung der Staatsstraße muss überdurchschnittlich sein
- die prognostizierten Radfahrer
- Fernradwege, z.B. die im Bayernnetz für Radler, genießen Priorität
- Lückenschlüsse im vorhandenen Radwegenetz
- Unfallhäufungsstrecken und -punkte im Bereich erforderlicher Radwegenetze

Das Programm umfasst 158 Projekte mit einer Gesamtlänge von 260 km und Gesamtkosten von 46,5 Mio. Euro, davon 40,3 Mio. Euro für den Freistaat Bayern. [Liste der Projekte unter: www.stmi.bayern.de/bauen/strassenbau/veroeffentlichungen/](http://www.stmi.bayern.de/bauen/strassenbau/veroeffentlichungen/)

Weiterhin gab der Innenminister bekannt, dass neuerdings Kommunen, wenn sie einen Radweg an Staatsstraßen vorzeitig realisieren wollen, 75 % der förderfähigen Kosten aus dem Programm „Staatsstraßen in gemeindlicher Sonderbaulast“ bezuschusst bekommen.



Hans-Dieter Berg stellte in seinem Statement für den ADFC Bayern dar, wie die Potentiale des Radverkehrs besser genutzt werden können. Auch im Alltagsverkehr erlebt das Fahrrad wegen seiner unabhängigen und individuellen Mobilität eine hoffnungsvolle Renaissance. In Kombination mit dem Öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) ist das Fahrrad das ideale Verkehrsmittel für Städte und Ballungsräume. Der ADFC hat sich deshalb erneut für die Gründung einer Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte ausgesprochen. Sie wäre eine kompetente Interessenvertretung für eine neue Nahmobilität, Plattform zum Erfahrungsaustausch und Ideengeber für fahrradfreundliche Maßnahmen.

Für eine funktionierende und attraktive Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV fordert der ADFC, dass die Bayerische Eisenbahngesellschaft bei Streckenausschreibungen bedarfsgerechte Fahrradmitnahmekapazitäten vorgibt. Ebenso notwendig sind mehr Fahrradstationen an Bahnhöfen, die es bisher nur in Aschaffenburg Augsburg gibt. Der ADFC hält auch hier eine engagierte Fürsprache der Staatsregierung bei der DB AG für zielführend. HDB

## ADFC Präsenz in Bayern

Der ADFC Bayern ist derzeit mit 41 Kreisverbänden (KV) vor Ort präsent (siehe Grafik - blaue Gebiete); einige Kreisverbände betreuen auch Nachbarlandkreise mit. In 23 Landkreisen mit zurzeit etwa 1.500 Mitgliedern (entspricht 7,5 %) ist der ADFC jedoch noch nicht vertreten (weiße Gebiete). Der Landesvorstand hat sich zum Ziel gesetzt, dass alle seine Mitglieder von einer Verbandsgliederung in ihrer Nähe betreut werden. Zugleich wollen wir damit auch in diesen Landkreisen die Interessen des Radverkehrs gegenüber Verwaltungen, politischen Mandatsträgern und Medien aktiv vertreten können.

Der Landesvorstand hat deshalb das Regelwerk „Flächendeckende ADFC-Präsenz in Bayern“ beschlossen, das im Aktivenbereich unserer Landesverbands-Homepage abgelegt ist. Darin sind vier Wege aufgezeigt, wie der ADFC langfristig in ganz Bayern vertreten sein kann.

1. Ausweitung eines KV auf einen benachbarten Kreis ohne KV
2. Fusion bestehender KV, insbesondere, wenn sonst eine Auflösung droht.
3. Bildung von Ortsgruppen in "extraterritorialen Gebieten", unter der "Patenschaft" eines benachbarten KV
4. Beitritt (Ummeldung) von Mitgliedern zu einem benachbarten KV

Der Landesvorstand unterstützt alle KV oder Aktiven, die zu den Punkten 1 bis 3 aktiv werden wollen. Ist eine Ausweitung, Fusion oder Bildung einer Ortsgruppe geplant, bitten wir mit den Ansprechpartnern für die Kreisverbände im Landesvorstand Kontakt aufzunehmen, damit die erforderlichen Schritte eingeleitet und durchgeführt werden. Die für die KV zuständigen Mitglieder des Landesvorstandes sind in der Präsentation „Ansprechpartner für Kreisverbände“ benannt, die auch im Aktivenbereich unserer Landesverbands-Homepage abgelegt ist. Beim Punkt 4 kann jedes Mitglied selbst in Bremen das Notwendige veranlassen. Im Zweifelsfall unterstützt hier die Landesgeschäftsstelle. Der Landesvorstand würde es sehr begrüßen, wenn mit vereinten Kräften aus den bis jetzt noch „weißen“ Flecken der ADFC-Karte in Bayern bald ein durchgängig blau gefärbtes Netz entsteht.

*Peter Dreisow*



## Weitere 25 Radtourenleiter qualifiziert

Eine kurze GPS-Einführung vor den zwei Übungstouren, die bei herrlichem Wetter stattfanden, das waren die Highlights des Radtourenleiterseminars des ADFC Bayern, das in diesem Jahr erstmalig im AOK-Bildungszentrum in Hersbruck stattfand. Auf-



grund der guten Kontakte zur AOK und zum Bürgermeister von Hersbruck, Wolfgang Plattmeier, war der Neubau des Bildungszentrums mit seinen modernen Seminarräumen und Einzelzimmern fest in der Hand der Tourenleiter und Referenten.

Das Kennenlernen fand schon am Freitagabend statt. Am Samstagmorgen wurde mit der Theorie der Tourenplanung begonnen. Zunächst wurde im Plenum vorgestellt, warum der ADFC Radtouren macht, in welche Kategorien sie eingeteilt werden, aber auch, welche Eigenschaften ein guter Tourenleiter haben sollte, denn er ist das „Aushängeschild“ des ADFC. Anschließend war aktive Mitarbeit gefragt. In Arbeitsgruppen wurde alles erarbeitet, was bei der Tourenplanung und bei der Ausführung wichtig ist.

Bei strahlendem Sonnenschein und angenehmen Temperaturen konnte die Theorie in die Praxis umgesetzt werden. Dank der Tourenaufarbeitung von Ludwig Eble und Erwin Meier vom KV Nürnberg erlebten die Teilnehmer die schöne und abwechslungsreiche Landschaft und die malerischen Orte um Hersbruck. Es fuhren zwei Gruppen auf unterschiedlichen Strecken. Eine Gruppe kam mit 30 minütiger Verspätung ans Ziel.

In der nachfolgenden Besprechung wurden die Zeitfallen (auch so etwas gibt es bei Radtouren!) herausgearbeitet, die dazu geführt hatten. So ärgerlich die Zeitüberschreitung war, sie gab allen Teilnehmern ein anschauliches Beispiel, worauf besonders zu achten ist, damit das bei einer ADFC Tour nicht passiert.

Der Sonntagmorgen begann mit dem wichtigen Thema der Rechtsfragen. Thomas Kirchhammer brachte viele praxisnahe Beispiele. Die zur Verfügung stehende Zeit verging wie im Flug, denn das Interesse der Teilnehmer war sehr groß. Danach wurden Erste Hilfe Fragen und Grundzüge zur Pannenhilfe behandelt. Am Sonntagnachmittag bekamen die Teilnehmer zum Abschluss ihre Zertifikate und die Tourenleiter-

mappen überreicht. Wichtig und interessant war auch der Erfahrungsaustausch für die Teilnehmer. Eine von vielen Möglichkeiten dazu gab es abends im Bierstüberl.



Das Tourenleiterseminar ist eine informative, aber auch eine gesellige Veranstaltung, die die Teilnehmer in die Lage versetzt, die für die Kreisverbände wichtige Aufgabe gewissenhaft und vertrauensvoll zu übernehmen. Deshalb wird es auch im nächsten Frühjahr wieder ein Tourenleiterseminar geben. Interessenten sind schon jetzt herzlich dazu eingeladen. Datum und Ort werden rechtzeitig bekannt gegeben. *Eva Wirth, Frank Wessel*

Es war bereits die 16. Fachtagung Radverkehrsplanung und -förderung, die der ADFC Bayern für Interessierte aus Kommunen, staatlichen Ämtern oder Verbänden wieder gemeinsam mit dem Bayernforum der Friedrich-Ebert-Stiftung in diesem Jahr veranstaltet hat. Spannend war es zu sehen, ob sich die etwas periphere Lage von Weiden i. d. Opf. auf die Teilnehmerzahl der diesjährigen Fachtagung auswirken würde. Umso überraschender war dann die Tatsache, dass es mit etwa 80 Teilnehmern und Teilnehmerinnen sogar eine Rekordbeteiligung zu verzeichnen gab.

In seinem Grußwort bekannte sich Oberbürgermeister **Kurt Seggewiß** als gebürtiger Bocholter (Münsterland) zum Vorrang des Radverkehrs in der Verkehrsplanung der Stadt Weiden. Die Landtagsabgeordnete **Annette Karl** belegte die wirtschaftliche Bedeutung des Fahrradtourismus mit den Ergebnissen der Radreiseanalyse. Die positiven Effekte der Bett & Bike Gastbetriebe stellte sie dabei besonders heraus. Sie forderte zur Freude des ADFC sowohl die Fahrradmitnahme in den ICE-Zügen als auch die unentgeltliche Fahrradmitnahme im Nahverkehr entsprechend des Landtagsbeschlusses vom 12. März 2008.

Den Themenschwerpunkt „Integration der Verkehrsarten“ haben **Dr. Klaus Wörle** vom ADFC Regensburg mit Möglichkeiten und Grenzen der Radverkehrsförderung in einer historischen Stadt wie Regensburg, **Georg-Friedrich Koppen** über die Integration des Radverkehrs in die kommunalen Planungen der Stadt München und **Jörg Thiemann-Linden** über Mischverkehrsflächen und Radverkehr unter dem Stichwort „Shared Space“ behandelt. Die drei Beispiele zeigten übereinstimmend, dass die Stadt nicht nur als Rahmen für eine Standortveränderung von A nach B zu begreifen ist, sondern auch für den Radverkehr unter dem Aspekt der

### 16. Fachtagung Radverkehrsplanung und -förderung

Aufenthaltsfunktion und dem Anspruch an eine qualitativ hochwertige Gestaltung des öffentlichen Raumes. Hierbei spielt das gelungene Miteinander der Verkehrsarten eine entscheidende Rolle, wobei nicht zu verkennen ist, dass die Dominanz des Kfz-Verkehrs früherer Jahre heute weder im fließenden noch im ruhenden Verkehr so weitergeführt werden kann.

Beispielhaft ist auch hier die Situation in Regensburg: In der Altstadt wurde bewusst nicht die übliche Widmung als Fußgängerzone gewählt, sondern die eines gemeinsamen Fuß- und Radweges, wobei ja die Beachtung der Priorität des Fußgängerverkehrs gegeben ist, ohne dass eine Überschreitung der Schrittgeschwindigkeit gleich als Vergehen gegen die StVO gewertet werden kann. Eine Aufgabe für die Zukunft bildet die Situation in den neueren Stadtteilen, inwieweit auch hier eine qualitativ ansprechende Platz- und Straßenraumgestaltung bzw. -umgestaltung möglich ist.

Der Beitrag von **Roland König** vom Amt für Straßen- und Verkehrswesen in Kassel zeigt schließlich Möglichkeiten auf, wie sich der gerade bei der Gestaltung öffentlicher Räume oftmals lästige 3-cm-Borsteinabstich mit Hilfe taktil ertastbarer Elemente vermeiden lässt. Ergänzt wurden diese Referate durch den Beitrag vom Bürgermeister **Troppmann** aus Neustadt an der Waldnaab über grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Region und darüber hinaus: Nachdem die letzte Lücke einer Radweg-Verbindung von Paris nach Prag geschlossen wurde, lässt sich nunmehr der Paneuropa-Radweg unter Verknüpfung vorhandener regionaler Radwege durchgehend befahren. *Romanus Scholz*

Auf der ADFC-Website lassen sich alle Vorträge dieser Fachtagung herunterladen: [www.adfc-bayern.de/planertagung\\_2009\\_doku.htm](http://www.adfc-bayern.de/planertagung_2009_doku.htm)



## Aktion: Mit dem Rad zur Arbeit - 2009

Am 1. Juni 2009 startete wieder die Aktion "Mit dem Rad zur Arbeit". Immer besser und einfacher läuft die Anmeldung übers Internet: [www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de](http://www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de)  
So einfach funktioniert es:

1. „Radlerteam“ bilden
2. Koordinator meldet an unter: [www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de/bayern/mitmachen.htm](http://www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de/bayern/mitmachen.htm)
3. Einfach losradeln

Nach dem großen Erfolg 2008 ist auch 2009 wieder der superTEAM Wettbewerb am Laufen. Dort sind auch schon die ersten Bewerber für das superTEAM 2009 zu sehen (siehe rechte Spalte). Wer kreativ ist, kann sich dort auch bewerben. Zudem kann jeder Besucher der Internetseite darüber abstimmen, welches Team 2009 gewinnen soll. Einfach auf das Logo superTEAM klicken. Gewinnen können auch die, die abstimmen (Voten). Hauptpreis ist ein Erlebniswochenende inklusive Sportschnupperkurse für max. 4 Personen im Wert von ca. 200 Euro. 2. - 6. Preis ist Je ein wasserdichter ORTLIEB Bike-Shopper - die geräumige Tasche für den Alltag im Wert von ca. 70 Euro. Es rentiert sich also. HS

### Der superTEAM Wettbewerb

Bewerben kann man sich mit:

- einem Teamnamen
- einem Teamslogan
- einem Teambild oder
- einem Teamvideo

Das Gewinnerteam hebt ab mit dem Heißluftballon der Deutschen Post. Dazu gibt es ein halbes Jahr lang monatlich zwei Kartons BIONADE und für jeden im Team ein Paar MICHELIN-Reifen von Paul Lange & Co., alles zusammen im Wert von insgesamt 2.200 Euro.

Aktuelle Beispiele von der Webseite:



## BETA - Fahrradparker in der neuen XXL-Version:

**ADFC geprüft und empfohlen**

- Überdachungsanlagen
- Fahrradparksysteme
- Stadtmobiliar

Waldstraße 2 • D-64584 Biebesheim  
Tel.: (0 62 58) 802-01 • Fax: 802-36

[www.orion-bausysteme.de](http://www.orion-bausysteme.de)

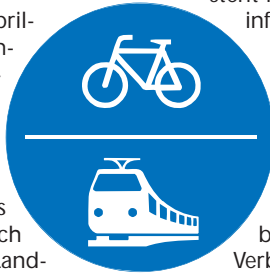


## Arbeitskreis Fahrrad & Öffentlicher Verkehr

### Abschaffung der unentgeltlichen Radmitnahme im Nahverkehr

„Ich dachte erst an einen Aprilscherz“ war noch einer der harmlosesten Kommentare in den e-mails, die uns zu dieser am 1.4.2009 in Kraft getretenen Neuerung erreichten. „Strafe für praktizierende Klimaschützer“ und Ähnliches war ebenfalls in den Zuschriften zu lesen. Auch die Landräte der betroffenen Landkreise übten scharfe Kritik. Diese Kreise hatten bisher gerne eine Pauschale dafür gezahlt, dass die Räder auf ihrem Gebiet kostenlos mitgenommen werden konnten. Der bayerische Landtag hatte am 12. März 2008 beschlossen, dass das bisherige Angebot der unentgeltlichen Radmitnahme „im Zusammenwirken mit den kommunalen Gebietskörperschaften“ erhalten bleiben soll. Der ADFC hat gefordert, dass diese Kreise ein faires Angebot zur Fortsetzung dieses Verfahrens bekommen müssen. Die DB Regio machte dann das Angebot, dass die Landkreise Fahrradkarten kaufen und dann verschenken können. Das aber war von ihnen weder als fair noch als praktikabel angesehen worden, und so blieb es schließlich bei den bereits in der vorigen „Rundschau“ angekündigten Tarifen.

Der bayerische Landtag beschloss schließlich, dass hier noch nachgebessert werden muss. Die DB erklärte nur, man habe ursprünglich für jede Radmitnahme 4,50 Euro verlangen wollen, sie sei der Politik und den Bürgern doch mit der Kurzstreckenkarte und der Familienkomponente doch schon so außergewöhnlich weit entgegengekommen. Man verwies außerdem darauf, dass die anderen in Bayern fahrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen der gleichen Meinung sind. Das letzte Wort dürfte darüber noch nicht gesprochen sein,



die Umsetzung des Landtagsbeschlusses steht noch aus. Wir werden Sie weiter informieren.

Hier noch einmal die neuen Radmitnahmetarife:

- Kurzstrecke (neu): Fahrrad = Kind bis 4,50 Euro; Kinderfahrkarte für einfache Fahrt bis 50 km oder Hin- und Rückfahrt bis 20 km. Für weitergehende Verbindungen wird die Fahrrad-Tageskarte Bayern ausgegeben
- die Familienkomponente: Kinder bis zu 14 Jahren dürfen in Begleitung ihrer Eltern/Großeltern ihre Fahrräder kostenlos mitnehmen
- in Nahverkehrsverbänden gilt weiterhin der Verbundtarif, für Fahrrad und Radfahrer

### Konjunkturprogramm für Bahnhöfe

Nicht nur Abwrackprämien und Straßenbau, sondern auch Bahnhöfe sollen aus dem Konjunkturpaket der Bundesregierung saniert werden. Dazu gehören auch Dinge, die die Radler interessieren, wie Radabstellanlagen und eine bessere Zugänglichkeit der Bahnsteige für Fahrräder. Wir werden die Augen offen halten, was die Umbaupläne betrifft. Eine Übersicht haben wir bereits.

### Auch 2009 besetzte Klappsitze in Mehrzweckabteilen?

„Wir werden die Zugbegleiter anweisen, den Radlern Vorrang einzuräumen“. Dies sagte man uns in Gesprächen mit der DB Regio Bayern, als es darum ging, dass Klappsitze in den Mehrzweckabteilen oft von Fahrgästen ohne Fahrrad belegt sind, die diese nicht freigeben. Nachdem uns auch in dieser Saison wieder Gegenbeispiele gemeldet wurden, bitten wir Sie hiermit um Erfahrungen. Genaue Angaben (Tag, Uhrzeit und Bahnhof des Ereignisses, Fahrziel des Zuges) wären dabei

Der Arbeitskreis Rad & Öffentlicher Verkehr des ADFC Bayern  
E-mail: AK-Bahn@adfc-bayern.de.  
Internetseite  
[www.adfc-bayern.de/radundbahn.htm](http://www.adfc-bayern.de/radundbahn.htm)

## Neue StVO bringt Erleichterungen für den Radverkehr

Der Gesetzgebungsprozess der seit Langem anhängigen Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) hat mit der Zustimmung des Bundesrats am 3. April 2009 endlich seinen Abschluss gefunden; die Novelle tritt zum 1. September 2009 in Kraft. Für den Radverkehr bringt sie Erleichterungen mit sich, die der ADFC als Schritte in die richtige Richtung begrüßt.

Eine wesentliche Neuerung ist, dass Radwege nicht mehr bevorzugt angelegt werden sollen. Der bereits 1997 eingeführte Radfahrstreifen auf der Fahrbahn ist zukünftig dem Radweg gleichgestellt. Ob der Radverkehr auf der Fahrbahn, einem Radfahrstreifen oder Radweg geführt wird, kann nun je nach örtlicher Situation entschieden werden. Die Radwegebenutzungspflicht bleibt grundsätzlich zwar bestehen, ist aber an eng begrenzte Voraussetzungen geknüpft und soll so deutlich seltener werden. Dazu ADFC-Bundesvorsitzender Karsten Hübener: „Die Radwegebenutzungspflicht muss die Ausnahme sein. Wenn der Mischverkehr gestärkt wird, sind Radfahrer und Fußgänger deutlich sicherer unterwegs.“

Zukünftig gelten Ampeln für die Fahrbahn auch für Radfahrer; radeln diese auf der Fahrbahn, müssen sie Fußgänger- und Fahrradampeln nicht mehr beachten. Sind sie

auf Radwegen oder Radfahrstreifen unterwegs, haben vorhandene Fahrradampeln aber weiterhin Geltung.

Zusammen mit der StVO werden auch die Verwaltungsvorschriften geändert. Einbahnstraßen können nun leichter für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden. Sackgassen können künftig mit einem eigenen Piktogramm gekennzeichnet werden, das die Durchlässigkeit für Radfahrer oder Fußgänger anzeigt.



*Die StVO-Novelle weist für den Radverkehr in die richtige Richtung.*

*Eine der Erleichterungen: Durchlässige Sackgassen können künftig mit Piktogramm gekennzeichnet werden. Bild: ADFC, FA Radverkehr, Ulrich Patzer*

Eine detaillierte Gegenüberstellung der fahrradspezifischen Abschnitte der bisherigen und der neuen StVO-Fassung ist auf der ADFC-Webseite im Menüpunkt Verkehr unter Aktuelles verfügbar : [www.adfc.de/1696\\_1](http://www.adfc.de/1696_1).

### Die neuen Regelungen aus Sicht des ADFC Bayern

Der ADFC Bayern begrüßt die Ziele des Gesetzgebers, der mit der Gesetzesnovelle ganz allgemein den Schilderwald abbauen und die eigenverantwortliche Beachtung der allgemeinen Verkehrsregeln durch die Verkehrsteilnehmer weiter vorantreiben will. Die StVO 2009 leistet insbesondere

aber auch einen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs, indem sie die Radverkehrsvorschriften gestrafft und vereinfacht hat. Für die zuständigen Behörden bringt sie außerdem mehr Handlungsspielräume und eine größere Entschiede-

*Fortsetzung auf B14*

*Fortsetzung von B12*

hilfreich. Unseres Erachtens ist ein Zurücklassen von Radfahrern am Bahnsteig nur in zwei Fällen gerechtfertigt: Bei einem mit Rädern voll gestellten Mehrzweckabteil oder

bei einem so überfüllten Zug, dass nirgendwo anders mehr Platz für die Passagiere ist als im Mehrzweckabteil. Übrigens: Wir freuen uns über positive wie negative Beispiele. *FW*


Fortsetzung von B13

dungsflexibilität bei Gestaltung und Anlage von Radverkehrsanlagen.

Dazu ADFC-Landesvorsitzender Hans-Dieter Berg: „Dass in der StVO 2009 jetzt ausdrücklich der Hinweis auf die von der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen herausgegebenen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen enthalten ist, führt hoffentlich dazu, dass die Verkehrsbehörden ihre Entscheidungen zum Radverkehr auch daraus ableiten.“ Wichtig sei insbesondere, dass die neue StVO von Verkehrsbehörden und Polizei auch im Sinne des Gesetzgebers vollzogen werde, so Berg weiter. Der ADFC Bayern hat deshalb Innenminister Joachim Herrmann bei einem Gespräch im April u.a. darum gebeten, die Neufassung der StVO zum Anlass zu nehmen, die unteren und mittleren Straßenverkehrsbehörden und Polizeidienststellen zu den Radverkehrsregelungen der StVO gezielt zu schulen (vgl. S. B6). Auf Bundesebene bereitet die Fahrrad-Akademie ([www.fahrrad-akademie.de](http://www.fahrrad-akademie.de)) derartige Seminare vor, die vom Bundesverkehrsministerium gefördert werden. *Traudl Schröder*

### Landesweite Termine

1.6.-31.8.2009	Aktionszeitraum "Mit dem Rad zur Arbeit" (siehe S. B 11)
1.8.-8.8.2009	BR-Radltour 2009
1.9.2009	Redaktionsschluss Rundschau 2009-4
1.10.2009	Erscheinungstermin Rundschau 2009-4
20.-22.11.2009	Landesaktivenseminar in Hersbruck

 [www.adfc-bayern.de/rundschau.htm](http://www.adfc-bayern.de/rundschau.htm)  
Rundschau online. Dort finden sich Hinweise für Inserenten zu Mediadaten und Anzeigen. Auch das elektronische Rundschau Archiv (ab 2001) ist dort abrufbar.

### Impressum: ADFC-Rundschau, 19. Jahrgang, Heft 2009-3, Juli- September 2009

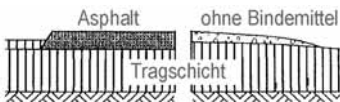
Die ADFC-Rundschau erscheint viermal jährlich. Das Jahresabonnement kostet 8,00 Euro (bei Postbezug). Für Mitglieder des ADFC Bayern ist der Preis inklusive Postversand im Mitgliedsbeitrag enthalten. Herausgeber: ADFC Landesverband Bayern e.V., Landwehrstr. 16, 80336 München, Tel. 089 - 55 35 75, Fax 089 - 5 50 24 58. Email: [kontakt@adfc-bayern.de](mailto:kontakt@adfc-bayern.de) Die Landesgeschäftsstelle ist Montag-Freitag von 9:00 - 12:30 Uhr und 13:30-16:30 Uhr telefonisch erreichbar. - Redaktionsanschrift: ADFC Bayern, Hubert Ströhle (V.i.S.d.P.), Landwehrstr. 16, 80336 München

Redaktion: Bayernteil: Hans-Dieter Berg [HDB], Frank Wessel [FW], Wolfgang Slama [WS], Hubert Ströhle [HS] (Redaktion und Layout) ([rundschau@adfc-bayern.de](mailto:rundschau@adfc-bayern.de)); Regionalteil Altbayern: Hubert Ströhle [HS] ([rundschau-altbayern@adfc-bayern.de](mailto:rundschau-altbayern@adfc-bayern.de)) / Stefan Beckmann (Layout); Regionalteil Franken: Klaus Vogel, Dr. Ute Biegelmann, Albrecht Steindorff [AS] ([rundschau-franken@adfc-bayern.de](mailto:rundschau-franken@adfc-bayern.de)); Regionalteil Schwaben: Dr. Ute Biegelmann (Layout) ([rundschau-schwaben@adfc-bayern.de](mailto:rundschau-schwaben@adfc-bayern.de)) Druck: Hansa Print, Thalkirchnerstr. 72, 80337 München, Titelfoto: Pressedienst Fahrrad ([www.pd-f.de](http://www.pd-f.de))

## Radwege und Naturschutz

Wie jede Baumaßnahme stellt auch der Bau von Radwegen einen Eingriff in die Natur dar. Im Vergleich zum Bau von Straßen sind die Beeinträchtigungen von Radwegen jedoch deutlich geringer:

- Vom Radverkehr gehen weder Lärm noch Abgase aus. Radfahrer stören Flora und Fauna nicht mehr als Fußgänger.
- Wegen ihrer geringen Breite ist für Radwege meist keine gesonderte Entwässerung nötig
- Bei allen Radwegbefestigungen ist sicherzustellen, dass kein Oberflächenwasser in der Wegebefestigung versickern kann, da einsickerndes Oberflächenwasser den Untergrund aufweichen würde. Das mindert die Tragfähigkeit und kann letztendlich zur Zerstörung des Weges führen.
- Wegebefestigungen ohne Bindemittel wie wassergebundene Decken, Mineraltragdeckschichten oder Sandstreudecken sind deshalb so zu verdichten, dass ein einwandfreier Oberflächenschluss und in Verbindung mit der Profilgestaltung ein rascher Abfluss des Oberflächenwassers gewährleistet ist.



Radwegquerschnitt mit Asphaltdecke (links) und wassergebundener Decke (rechts)

Naturschutzbehörden haben in Stellungnahmen zu Radwegeplanungen wiederholt gefordert, dass der Radweg nicht mit Asphalt befestigt werden dürfe, weil dies zu einer höheren Versiegelung führe als bei einer Wegebefestigung mit wassergebundenen Decken. Diese Schlussfolgerung ist nach den oben genannten technischen Ausführungsbestimmungen von Deckschichten ohne Bindemittel unzutreffend.

**Radwegedeckschichten aus Asphalt oder ohne Bindemittel unterscheiden sich nicht bezüglich der Einflüsse auf die Versiegelung und den Wasserhaushalt.**

Wassergebundene Decken haben einen mehr als doppelt so hohen Rollwiderstand als Radwege mit gebundenen Deckschichten. Sie sind nur eingeschränkt allwettertauglich und lassen auch keinen maschinellen Winterdienst zu. Selbst bei nur geringfügigem Kfz-Verkehr sind sie außerordentlich anfällig. Bei Längsneigungen ab 5 % kann nur der Regenwasserabfluss schon zu Ausspülungen führen.

Die Herstellungskosten für wassergebundene Decken sind zwar etwa um ein Drittel niedriger als die von Asphaltdeckschichten. **Ein ordnungsgemäßer Unterhalt dieser Wege erfordert jedoch jährlich mindestens 50 % der Herstellungskosten**, so dass der Preisvorteil bei der Herstellung schon ab dem zweiten Jahr „aufgezehrt“ ist. Wassergebundene Decken erreichen zudem bei weitem nicht die Lebensdauer von Befestigungen mit Bindemitteln. Wassergebundene Radwege sollten deshalb nur auf Freizeitwegen in Grünanlagen und auf Wegen, die überwiegend den Fußgängern dienen, angelegt werden.

Grundsätzlich sind negative ökologische Auswirkungen auch bei der Neuanlage von Radwegen völlig zu vermeiden. Da die möglichen Radwegbefestigungen sich ökologisch nahezu gleich auswirken, ist nur in den seltensten Fällen eine Radwegbefestigung ohne Bindemittel gerechtfertigt. Insbesondere dann, wenn die ökologische Gesamtbilanz angesichts der zu erwartenden Auswirkungen des Radwegbaus auf das Verkehrsverhalten der Bevölkerung positiv ist.

HDB

Mehr zur Berücksichtigung von Naturschutzbelangen beim Bau von Radwegen behandeln die FAF 11 unter Ziffer 5 „**FAF 11 - Radwegbau in Wald und Flur**“ zu finden unter: [www.adfc.de/32\\_1](http://www.adfc.de/32_1)

NEW



5 Jahre Garantie  
Made in Germany  
[www.ortlieb.com](http://www.ortlieb.com)

# LIEGERADTASCHEN

Wasserdichte Liegeradtaschen & Scooterbike-Rucksack

Volumen 54 Liter (Paar)  
QL2-Aufhängesystem



Volumen 18 Liter  
Tragesystem abnehmbar  
TIZIP-Reißverschluss  
ideale Hecktasche



**ORTLIEB** WATERPROOF