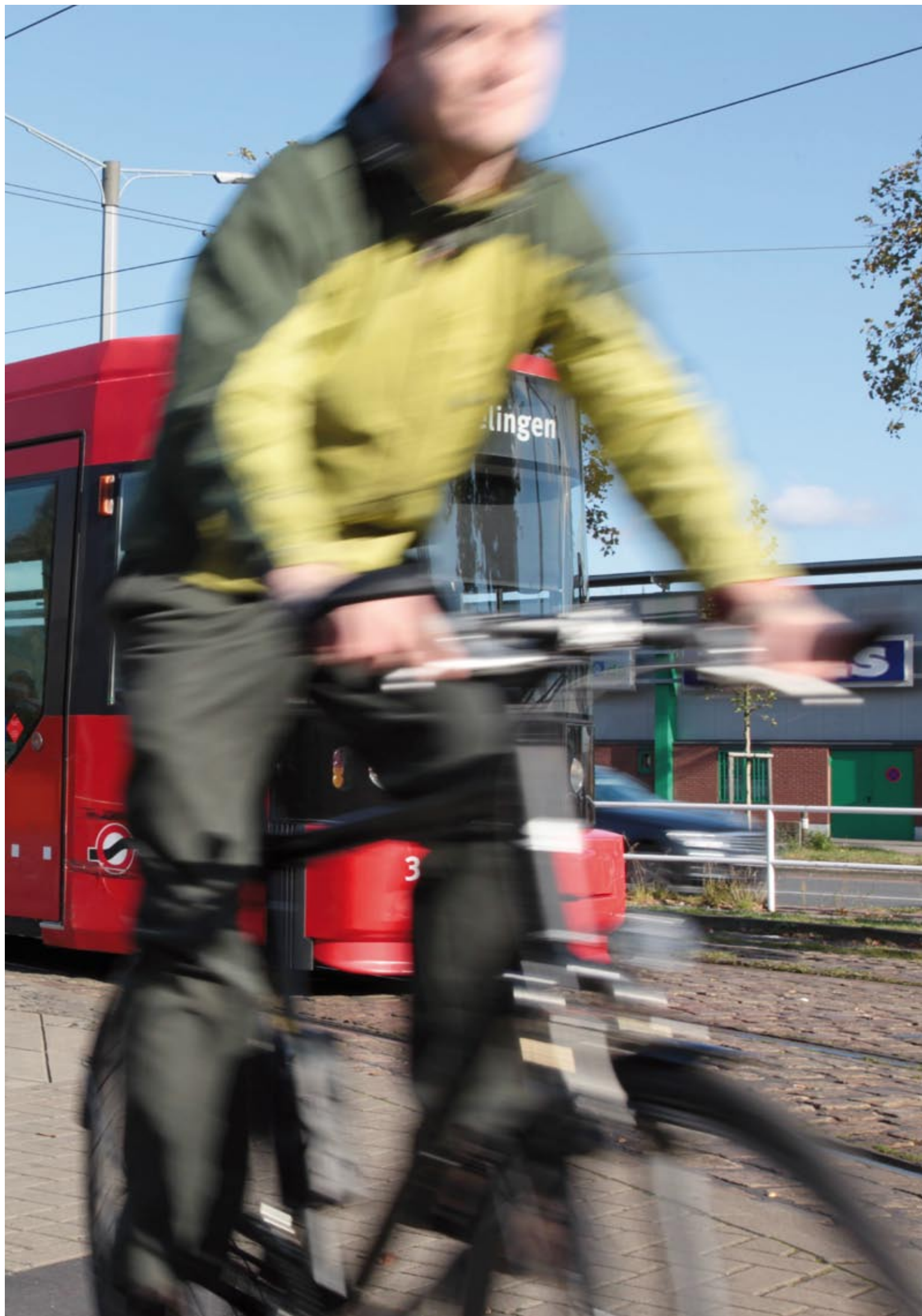


# Jahresbericht **2013**





# Inhalt

## Politik

<b>RADVERKEHR IM FOKUS</b>   Eine Frage des Bewusstseins	04
<b>ADFC-FAHRRADKLIMA-TEST 2012</b>   Ausgezeichnete Fahrradstädte und Aufsteiger	06
<b>VELO-CITY-KONFERENZ IN WIEN</b>   Treffen der Fahrradexperten	08
<b>3. NATIONALER RADVERKEHRSKONGRESS</b>   Gemeinsam für mehr Radverkehr	10

## Verband

<b>BEIGETRETEN</b>   Der ADFC ist seit 2013 Mitglied bei ...	11
<b>ADFC FÜR ALLE</b>   Im Interesse aller Radfahrer	12
<b>ADFC IN ZAHLEN</b>	14
<b>DER ADFC AUF DER EUROBIKE</b>   „Unsere Stimme macht die Welt zur Radwelt“	15
<b>ADFC-JUGEND-FAHRRAD-FESTIVAL</b>   Junge Fahrrad-Fans unterwegs	16
<b>MIT DEM RAD ZUR ARBEIT</b>   Für Fitness, Umwelt und den Geldbeutel	18

## Verkehr und Recht

<b>NEUE BUSSGELDBESTIMMUNGEN</b>   Bessere Bedingungen für Radfahrer	19
<b>FAHRRADBELEUCHTUNG</b>   Ende der Dynamopflicht	20
<b>DISKUSSION UM ALKOHOLGRENZWERTE</b>   Rad fahren mit weniger Promille	21

## Verbraucherschutz und Technik

<b>DIN-AUSSCHÜSSE UND STIFTUNG WARENTEST</b>   Mitarbeit in Gremien	22
<b>PEDELECS</b>   E-Mobilität in der Diskussion	23
<b>ÜBERLEBENS-TECHNIK</b>   In kleinen Schritten voran	24
<b>HELMPFLICHT-DEBATTE</b>   Mitverschulden nicht sachgerecht	26
<b>ADFC-TECHTALK AUF DER EUROBIKE</b>   Forum für Experten	27

## Tourismus

<b>FAHRRADTOURISMUS</b>   ADFC als Partner rund ums Radreisen	28
<b>NEUER KATALOG FÜR RADREISEN</b>   ADFC sorgt für „Radurlaub“	30
<b>BETT+BIKE-VERZEICHNIS</b>   Sportlich und breit aufgestellt	31
<b>„DEUTSCHLAND PER RAD ENTDECKEN“</b>   In Vorbereitung für das Jubiläum	32

## Medien

<b>PRESSESCHAU 2013</b>   Von Radrowdys und Helmträgern – Ein Jahr der Kontroversen	34
<b>RADWELT – DAS ADFC-MAGAZIN</b>   80.000er-Marke geschafft	36
<b>TEMPO-30-KAMPAGNE</b>   Sicherheit zur Regel machen	37

## Finanzen

<b>HAUSHALT</b>   Stabile Mitgliedsbeiträge garantieren politische Arbeit	38
---	----

RADVERKEHR IM FOKUS

## Eine Frage des Bewusstseins



Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel während ihres Eurobike-Besuchs mit dem ADFC Bundesvorsitzenden Ulrich Syberg, Siegfried Neuberger vom Zweirad Industrie Verband und Albert Herresthal vom Verbund Service und Fahrrad (v. r. n. l.)

Wann hat die Interessenvertretung fürs Radfahren den wohl größtmöglichen Erfolg erreicht? Bei der Eröffnungsfeier der Velo-city in Wien gab Philippe Crist vom OECD International Transport Forum eine Antwort: „Radfahren muss so normal werden, dass es komplett aus dem Bewusstsein verschwindet, weil es einfach alle tun.“

Von diesem Bewusstseinszustand ist man in Deutschland noch weit entfernt – aber das Radfahren ist 2013 wieder einmal stärker als zuvor in die öffentliche Wahrnehmung gerückt.

Anfang Februar präsentierten der ADFC und das Bundesverkehrsministerium die Ergebnisse des Fahrradklima-Tests, der ADFC-Umfrage zur Zufriedenheit der Radfahrer. Knapp 80.000 Teilnehmer bewerteten die Fahrradfreundlichkeit vor Ort – 332 Städte erreichten die für die Wertung notwendige Mindestteilnehmerzahl. Die Ergebnisse fanden in den Medien großen und lang anhaltenden Widerhall. „Der Fahrradklima-Test ist ein gutes Instrument, um die Radverkehrsförderung vor Ort voranzubringen. Deshalb ist eine Wiederholung in regelmäßigen Abständen wünschenswert“, sagte Ludger Koopmann, der für Verkehrspolitik zuständige stellvertretende ADFC-Bundesvorsitzende.

Während der ADFC-Fahradklima-Test noch mit Mitteln des ersten Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) gefördert wurde, stand der Nationale Radverkehrskongress mit über 700 Teilnehmern im Mai schon unter dem Motto des NRVP 2020 „Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln“. Eine Forderung ist bereits erfüllt: Als die erste Radverkehrsbeauftragte des Bundesverkehrsministers stellte sich Birgitta Worrigen vor. „Ein wichtiges Signal für die Anerkennung des Fahrrads als gleichberechtigtes Verkehrsmittel, auch in der Bundespolitik“, sagte Burkhard Stork, Bundesgeschäftsführer des ADFC.



Der ADFC stellte Birgitta Worrigen auf seinem Empfang im Vorfeld der Velo-city in Wien vor. Auf der weltweit größten Radverkehrs-Konferenz zeigte sich, dass auch Radverkehrspolitik nicht mehr nur in nationalen Grenzen gedacht werden kann. Siim Kallas, Vizepräsident der EU-Kommission, sagte zur Bedeutung des Verkehrsmittels Fahrrad für die Städte Europas in der Podiumsdiskussion: „Wir müssen stark in die Infrastruktur investieren, um das Fahrrad als sichere und attraktive Alternative zum Auto zu etablieren.“ Ulrich Syberg bekam viel Applaus für seinen Vorschlag, einen europäischen Radverkehrskordinator einzusetzen, um die Radpolitik in der EU besser aufeinander abzustimmen.

## Mediale Aufmerksamkeit

Die Sicherheit für Radfahrer und ihre Rolle im Straßenverkehr wurden in den Medien breit diskutiert – auch ein Zeichen dafür, dass Radfahrer dort eine stärkere Rolle spielen. Das Oberlandesgericht Schleswig hatte entschieden, dass Radfahrer ohne Helm beim Zusammenstoß mit einem Auto eine Mitschuld tragen, wenn der Helm bei einem Sturz Kopfverletzungen verhindert oder gemindert hätte. Der ADFC kritisierte das Urteil als „Helmpflicht durch die Hintertür“, die Presse nahm die Argumente des ADFC auf und sich des Themas sachlich an. Ebenso differenziert berichteten die Medien über den Vorwurf zu Rüpeldadlern zu Anfang des Jahres. Auch bei der Änderung der Beleuchtungsvorschriften war der ADFC ein gefragter Gesprächspartner, als es darum ging, die Unstimmigkeiten der neuen Vorschriften zu deuten.

## Endlich Chefsache

Mit Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel eröffnete in diesem Jahr zum ersten Mal eine deutsche Regierungschefin die Eurobike in Friedrichs-

hafen. Sie sagte: „Deutschland ist auch eine Fahrradnation“ und nannte den ADFC „einen wichtigen Partner bei der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020“. Der ADFC-Bundesvorsitzende Ulrich Syberg bedankte sich bei der Bundeskanzlerin auf der Messe dafür, „dass sie den Radverkehr zur Chefsache gemacht“ habe. Merkel lud den ADFC zu weiteren Gesprächen ein.

Bei den politischen Parteien herrscht jedoch weiterhin Nachholbedarf in Sachen Radverkehr. In den Programmen zur Bundestagswahl kam das Fahrrad trotz seiner Allgegenwärtigkeit im Alltag kaum vor. Dass über 30 Millionen Menschen mehrfach in der Woche Rad fahren, war im Bundestagswahljahr nicht angekommen. Auch nicht, dass der Radtourismus inzwischen 10 Prozent der gesamten Binnenumsätze absichert – 10 Milliarden Euro jedes Jahr. Das Fahrrad ist zudem derzeit das Verkehrsmittel mit den größten Zuwachsraten. Die Argumente hatte der ADFC in seinen „Politischen Forderungen zur Bundestagswahl“ formuliert.

Und Radfahren leistet einen Beitrag zur Energiewende. „Ohne die Verkehrswende hin zu einer tatsächlich nachhaltigen Mobilitätskultur kann auch die Energiewende nicht richtig funktionieren“, sagt Ludger Koopmann. Zu dieser neuen Kultur der lebenswerten Stadt gehört Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit, mehr Radverkehr und ein besseres Miteinander auf den Straßen.

Die Erkenntnis in Politik und Gesellschaft zu verankern, dass das Fahrrad die Antworten auf drängende Probleme bietet, bleibt auch weiterhin die wichtigste Aufgabe des ADFC. Denn bis Radfahren tatsächlich so normal geworden ist, dass es aus dem allgemeinen Bewusstsein verschwindet, müssen wir noch viel tun und darüber sprechen.

ADFC-FAHRRADKLIMA-TEST 2012

## Ausgezeichnete Fahrradstädte und Aufsteiger



Alle ausgezeichneten Städte und Kommunen des ADFC-Fahrradklima-Tests 2012 bei der Präsentation im Bundesverkehrsministerium in Berlin.

Überwiegend heiter, vereinzelt bleibt es wolkig – so lassen sich die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Tests 2012 zusammenfassen. Gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) präsentierte der ADFC die Ergebnisse des Fahrradklima-Tests am 1. Februar 2013 in Berlin. Die Fahrradstadt Münster ist erneut Gesamtsieger.

Traditionelle Fahrradstädte erreichen weiterhin gute Platzierungen, aber gerade die Städte, die Radverkehr seit einigen Jahren konsequent und mit Konzept fördern, haben in der Rangliste große Sprünge nach vorne gemacht. Dazu gehören etwa Karlsruhe, das „Fahrradstadt Nummer 1 in Süddeutschland“ werden will, Frankfurt am Main mit seinem Radfahrbüro und München mit seiner „Radlhauptstadt“-Kampagne. „Das Engagement der Städte wird von Radfahrern positiv wahrgenommen. Es lohnt sich also, etwas für den Radverkehr zu tun“, sagte Ulrich Syberg, Bundesvorsitzender des ADFC.

Im Vergleich zu früheren Befragungen schneiden die Städte insgesamt schlechter ab – das liegt offenbar an den gestiegenen Ansprüchen. Die Umfrage zur Zufriedenheit von Radfahrern war die

fünfte Erhebung dieser Art und die erste seit 2005. Mit Unterstützung des Bundesverkehrsministeriums aus Mitteln des Nationalen Radverkehrsplans und in Zusammenarbeit mit dem ifas Institut für angewandte Sozialwissenschaft hatte der ADFC-Bundesverband Radfahrer anhand von 27 Fragen um ihr Urteil gebeten. Die Fachhandelsgruppe ZEG warb mit Flyern und Plakaten in ihren Filialen für die Teilnahme. Des Weiteren sorgte eine Postkartenaktion in Gaststätten für Aufmerksamkeit.

Das Ergebnis: Mehr als 79.000 Fragebögen gingen in die Auswertung ein. Das sind mehr als drei Mal so viel wie beim letzten Fahrradklimatest 2005. Die meisten Teilnehmer beantworteten die Fragen im Internet, etwa 5.000 nutzten den Fragebogen in der Radwelt oder an Aktionsständen regionaler ADFC-Gliederungen. 332 Städte haben die für die Wertung notwendige Mindestanzahl an eingeschickten Fragebögen erreicht, darunter alle 80 Städte mit über 100.000 Einwohnern.

### Kontinuität erwünscht

Und das mediale Echo zeigt Langzeitwirkung: Der Kölner Stadtanzeiger beispielsweise berichtete Ende September über Bergisch-Gladbach: „Bergisch-Gladbach hat miserable Noten vom ADFC für seine Fahrradtauglichkeit bekommen. Das soll sich künftig ändern: Die Stadt plant ein Radwegenetz und zusätzliche Einrichtungen.“

Ein Ziel war es, mit dem neuen Fahrradklima-Test längerfristige Entwicklungen sichtbar zu machen: „Wichtig war uns und dem Bundesverkehrsministerium, dass wir die Ergebnisse mit dem letzten Klimatest vergleichen können“, sagt Projektleiter Thomas Böhmer. So können Städte

überprüfen, ob sich ihr Engagement gelohnt hat. Auch dem ADFC vor Ort helfen die Ergebnisse: Denn wo die Politik der Meinung ist, alles sei in bester Ordnung, kann man auf Grundlage von schlechten Ergebnissen auf Verbesserungen drängen.

Nach dem Erfolg des Fahrradklima-Tests 2012 hofft der ADFC, dass es bis zur nächsten Umfrage nicht wieder sieben Jahre dauert. Alleine kann der ADFC eine so aufwändige Untersuchung aber nicht stemmen. „Wir hoffen, dass uns das Bundesverkehrsministerium und die Fahrradbranche auch zukünftig die nötige Unterstützung geben“, sagt Koopmann. Erst eine kontinuierliche Abfolge kann positive und negative Entwicklungen sichtbar machen und gibt den Verantwortlichen wertvolle Rückmeldung darüber, wie ihre Maßnahmen beim Rad fahrenden Volk ankommen, und wo ihm der Schuh drückt.

**INFO:**

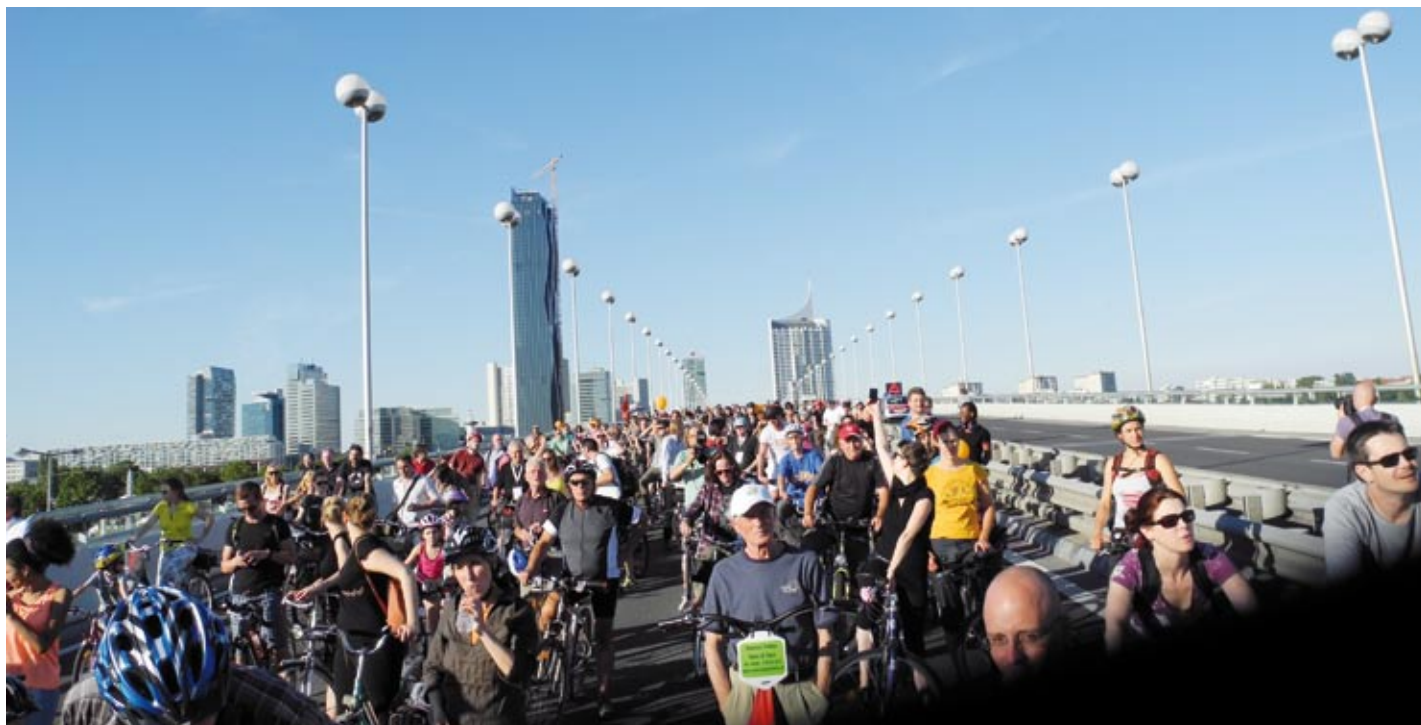
Alle Ergebnisse sind auf [www.adfc.de/fahrradklima-test/fahrradklima-test-2012](http://www.adfc.de/fahrradklima-test/fahrradklima-test-2012) einzusehen.



„Das Engagement der Städte wird von Radfahrern positiv wahrgenommen“, sagte Ulrich Syberg, Bundesvorsitzender des ADFC bei der Präsentation der Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Tests.

## VELO-CITY-KONFERENZ IN WIEN

# Treffen der Fahrradexperten



Die Wiener stiegen aufs Rad, zum Beispiel beim Vienna Bicycle Corso auf der Wiener Reichsbrücke.

Auf der weltweit größten Radverkehrskonferenz, der Velo-city vom 11. bis 14. Juni in Wien, brachte sich der ADFC-Bundesverband vielfältig ein: Auf seinem Ausstellungsstand stellte sich der ADFC den rund 1.400 internationalen Teilnehmern vor und präsentierte zusätzlich unter der Überschrift „German Cycling Expertise“ sechs Firmen der Fahrradindustrie als Vertreter Deutschlands in Sachen Fahrrad-Kompetenz. Die kooperierenden Unternehmen waren die Firma Bohle (Schwalbe-Reifen), Bosch, Orion Bausysteme, Ortlieb, der Shimano-Importeur Paul Lange sowie Riese und Müller.

Zu Beginn der Konferenz stellte der ADFC im Rahmen eines Empfangs auf seinem Stand die Radverkehrsbeauftragte des Bundesverkehrsministers, Birgitta Worrigen, vor. Sie

sagte, dass der Bund mit dem Nationalen Radverkehrsplan zur Weiterentwicklung des Radverkehrs beitragen und ihn gemeinsam mit dem ADFC voranbringen möchte. „Je besser die Bedingungen, umso mehr fahren die Menschen Fahrrad“, so Worrigen.



Der ADFC-Stand auf der Velo-city.



Auch im Konferenzprogramm war das Know-how des ADFC gefragt: So leitete z. B. Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork die Einheit „Let the People Ride: Public Bike Sharing Schemes“. Tourismusreferent Wolfgang Richter und Raimund Jennert, stellvertretender Bundesvorsitzender, informierten gemeinsam mit Mandy Schwalbe-Rosenow (Büro Radschlag) über die „Classification of ADFC Premium Cycle Routes: The Story of Qualification Process“. ADFC-Rechtsreferent Roland Huhn referierte unter dem Titel „Inspiring Young People to Cycle“ über das adfc-jugend-fahrrad-festival.

Maria Vassilakou, stellvertretende Bürgermeisterin von Wien, bekannte in der Eröffnungsveranstaltung, dass ihr das Fahrrad sehr am Herzen liege, und wies darauf hin, dass „2050 rund 70 Prozent der Weltbevölkerung in Städten leben. Das stellt die Städte vor enorme logistische Herausforderungen. Das Fahrrad kann entscheidend dazu beitragen, die Luftqualität zu verbessern, den Lärm zu mindern und vor allem eine hohe Lebensqualität zu schaffen.“ Philippe Crist vom OECD International Transport Forum brachte es auf den Punkt: „Radfahren muss so normal werden, dass es komplett aus dem Bewusstsein verschwindet, weil es einfach alle tun.“

Mit einer hochkarätig besetzten Podiumsdiskussion zur Verkehrspolitik in der EU endete die viertägige Konferenz. Siim Kallas, Vizepräsident der EU-Kommission, sagte: „Wir müssen stark in die Infrastruktur investieren, um das Fahrrad als sichere und attraktive Alternative zum Auto zu etablieren.“ Für eine bessere Infrastruktur und Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in den Städten setzt sich der deutsche EU-Parlamentarier Michael Cramer ein. Der ADFC-Bundesvorsitzende Ulrich Syberg erntete viel Applaus für



ECF-Präsident Manfred Neun, ADFC-Bundesvorsitzender Ulrich Syberg, Birgitta Worringen, Radverkehrsbeauftragte im BMVBS, und Orion Bausysteme-Geschäftsführer Jörg Suckow (v. l. n. r.).

seinen Vorschlag, einen europäischen Radverkehrskordinator einzusetzen, um in den EU-Mitgliedsstaaten die Radverkehrspolitik besser aufeinander abzustimmen.

**INFO:**  
[www.adfc.de/news](http://www.adfc.de/news)  
 und <http://velocity2013.com>

Für die Konferenz stellte die Hauptstadt Wien gern ihr repräsentatives Rathaus zur Verfügung. Zahlreiche Veranstaltungen waren zudem auf den Rathaus-Vorplatz und die ganze Stadt verteilt und motivierten die Wiener Bevölkerung, mitzumachen und rauf aufs Rad zu steigen.



3. NATIONALER RADVERKEHRSKONGRESS

# Gemeinsam für mehr Radverkehr



Ideen waren auf dem Nationalen Radverkehrskongress in Münster gefragt.

Der 3. Nationale Radverkehrskongress stand unter dem Motto „Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln“. Über 700 Teilnehmer trafen sich dazu am 13. und 14. Mai in Münster und diskutierten in acht Foren Beiträge zu den Handlungsfeldern des Nationalen Radverkehrsplans 2020, der 2012 unter dem gleichen Motto verabschiedet worden war.

**INFO:**

Die Beiträge vom NRVK lassen sich auf [www.nationaler-radverkehrskongress.de](http://www.nationaler-radverkehrskongress.de) herunterladen.

Der ADFC-Bundesverband beteiligte sich vielfältig: Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork moderierte das Forum 4 „Radfahren erfolgreich



Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer, ADFC-Bundesvorsitzender Ulrich Syberg, NRWs Verkehrsminister Michael Groschek und Münsters Oberbürgermeister Markus Lewe auf dem Kongress (v. l. n. r.).

kommunizieren“, im Handlungsfeld Tourismus stellte der stellvertretende Bundesvorsitzende Raimund Jennert die aktuellen Studien des ADFC – die „ADFC-Radreiseanalyse und Radverkehrsanalyse“ – vor. Darüber hinaus beteiligten sich eine Reihe von Referenten des ADFC-Bundesverbands an den Diskussionen, und nicht zuletzt nutzten die Bundesvorstandsmitglieder Ulrich Syberg, Ludger Koopmann und Raimund Jennert den Kongress für weiterführende Gespräche.

## „Erhebliches Potenzial“

Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer führte in seiner Eröffnungsrede aus, Radfahren sei die Antwort auf viele gesellschaftliche Herausforderungen. Bei einem Radverkehrsanteil von zehn Prozent an allen Wegen gebe es aber noch ein erhebliches Potenzial. Auch die Entwicklung von Elektrorädern trage dazu bei: „Pedelects haben viel zum guten Image der Elektromobilität beigetragen“, sagte Ramsauer. Die Rollenkonflikte, die Verkehrsteilnehmer untereinander austrügen, könne man nur mit Vernunft und einem besseren Miteinander auflösen. Es müsse um mehr Rücksicht im Straßenverkehr geworben werden – allerdings „nicht mit erhobenem Zeigefinger“.

Im Rahmen des Kongresses stellte sich Birgitta Worringen als erste Radverkehrsbeauftragte des Bundesverkehrsministers vor. Im feierlichen Rahmen wurde zudem der Deutsche Fahrradpreis 2013 verliehen. Ausgezeichnet wurde die Stadt Soest für einen innovativen Schutzstreifen in der Mitte einer Fahrbahn. In der Kategorie Tourismus konnte sich das Projekt „Fahrradkonzert im Rahmen der Musikfestspiele Potsdam Sanssouci“ durchsetzen. Fahrradfreundlichste Persönlichkeit des Jahres ist die Schauspielerinnen Michaela May.

**BEIGETRETEN**

# Der ADFC ist seit 2013 Mitglied ...

Der ADFC ist gefragter Kompetenzträger und Impulsgeber. Dies spiegelt sich auch in der Mitarbeit in Verbänden und Arbeitskreisen wider, denen der ADFC 2013 beigetreten ist.

## ... bei der Allianz pro Schiene



Der ADFC ist im März als 19. Mitglied der Allianz pro Schiene beigetreten. In dem politischen Verkehrsbündnis arbeiten Organisationen aus der Zivilgesellschaft – Umweltverbände, Verbraucherschützer, Automobilclubs und Gewerkschaften – für einen modernen, umweltfreundlichen Schienenverkehr zusammen.

An der Schnittstelle zwischen Bahn und Fahrrad gibt es einigen politischen Handlungsbedarf. Aus Perspektive des Fahrradfahrers sind viele Bahnhöfe mangelhaft ausgestattet. „Als Teil der Allianz pro Schiene wollen wir dafür sorgen, dass die Bahnbranche und die öffentliche Hand diese multimodalen Schnittstellen schärfer in den Blick nimmt“, sagt ADFC-Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork.

>>> [www.allianz-pro-schiene.de](http://www.allianz-pro-schiene.de)

## ... beim Deutschen Verkehrssicherheitsrat DVR



Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat hat über 200 Mitgliedsorganisationen. Dazu gehören unter anderem die für Verkehr zuständigen Ministerien von Bund und Ländern sowie Verkehrsverbände. Die Aufgabe des 1969 gegründeten Vereins ist die Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Seit Oktober 2007 verfolgt der DVR die Strategie „Vision Zero“ – mit dem Ziel eines Straßenverkehrs ohne Todesopfer.

>>> [www.dvr.de](http://www.dvr.de)

## ... beim Netzwerk Shared Space



Ein gleichberechtigtes Miteinander aller Teilnehmer im Verkehr mit einem stadtverträglichen Tempo und individueller Gestaltung der Straßen und Plätze – dafür steht das Konzept des Shared Space. Um es bekannter zu machen, haben im März 2013 der ökologische Verkehrsclub VCD, die Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung SRL, der Fachverband Fußverkehr FUSS e. V. und der ADFC das „Netzwerk Shared Space“ gegründet. Auf dessen Internetportal werden Interessierten Einsatzbereiche aufgezeigt und aktuelle Projekte vorgestellt. Zudem gibt es Hinweise zur rechtlichen Situation und Infos zur Umsetzung von Modellprojekten.

>>> [www.netzwerk-sharedspace.de](http://www.netzwerk-sharedspace.de)

## ... beim BikeBrainpool



Der BikeBrainpool ist ein Kreis engagierter und namhafter Vertreter der Fahrradbranche, die über Wettbewerbs- und Verbandsgrenzen hinweg am gemeinsamen Ziel arbeiten, das Fahrradfahren zu fördern. Der ADFC-Bundesverband gehört dem Kreis offiziell seit Oktober 2013 an. Der BikeBrainpool gilt zum einen als Ideenschmiede, um Konzepte für die Zukunft des Fahrradfahrens zu entwickeln. Zum anderen bietet er die Plattform, um Netzwerke und strategische Allianzen zwischen Branche und Gesellschaft aufzubauen.

>>> [www.bikebrainpool.de](http://www.bikebrainpool.de)



ADFC FÜR ALLE

# Im Interesse aller Radfahrer



Über 70 Millionen Fahrräder gibt es in Deutschland und die Zahl derjenigen, die täglich aufs Rad steigen, wächst beständig. Radfahren ist ein Massenphänomen und wird offenbar immer beliebter. Der ADFC möchte die Interessen aller Radfahrer vertreten – egal, ob sie erst vor Kurzem aufgestiegen sind oder schon lange überzeugt in die Pedale treten. Die Zahl der Mitglieder – über 140.000 – spiegelt die Zahl der tatsächlichen Fahrradnutzer noch nicht annähernd wider. Es ist also großes Potenzial für weiteres Wachstum vorhanden.



**Burkhard Stork**  
ADFC-Bundesgeschäftsführer

Ein Potenzial, das der ADFC nutzen will: Mit dem Beschluss „ADFC: Gemeinsam. Für alle.“

stellte die Bundehauptversammlung 2012 die Weichen, um den Verband für neue Zielgruppen attraktiver zu machen. Der Beschluss stellt klar, dass der ADFC für alle da ist: für Jung und Alt, für Menschen, die aus Überzeugung Rad fahren genauso, wie für diejenigen, für die Radfahren einfach praktisch ist oder eine angenehme Freizeitbeschäftigung. „Wenn wir auch die Gelegenheitsnutzer von den Vorteilen des ADFC überzeugen, können wir den Verein deutlich vergrößern und noch viel schlagkräftiger werden“, sagt Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork.

Die politische Arbeit des ADFC zu unterstützen, soll sich für die Mitglieder deshalb noch mehr auszahlen als bisher: Nicht nur durch bessere Bedingungen für Radfahrer auf den Straßen, sondern auch darüber hinaus durch Serviceleis-



tungen rund ums Radfahren und moderne Mobilität. So bietet der ADFC seinen Mitgliedern seit Kurzem gemeinsam mit Partnern ein Vorteilsprogramm, das zum Alltag mit dem Verkehrsmittel Fahrrad passt und ihn ergänzt.

### Vorteilsprogramm für Mitglieder

Im neu gestalteten Mitgliederbereich auf [www.adfc.de](http://www.adfc.de) finden ADFC-Mitglieder alle Infos zum neuen Vorteilsprogramm. Dort werden die Vorteile einer Mitgliedschaft erläutert und direkt zu den Kooperationsangeboten verlinkt. Mit dabei ist Entega, einer der führenden Ökostromanbieter in Deutschland. ADFC-Mitgliedern gewährt Entega attraktive Rabatte auf den Arbeits- und Grundpreis. Auch beim Ausleihen von Fahrrädern, zum Beispiel beim nächsten Städtetrip, lässt sich in Kürze mit der ADFC-Mitgliedschaft bares Geld sparen: nextbike, einer der führenden Betreiber von öffentlichen Fahrrad-Verleihsystemen, reduziert für alle ADFC-Mitglieder die Leihgebühr für seine Räder um 50 Prozent. Auch Europas größter Autovermieter Europcar wird ADFC-Mitgliedern ebenfalls Vergünstigungen anbieten, und schon bald werden ADFC-Mitglieder bei DB Rent, einer Tochter der Deutschen Bahn, von Rabatten für Call a bike und Flinkster profitieren können.

Das Motto „ADFC für alle“ soll auch inhaltlich mehr gelten: In der verbandsinternen Debatte über das Verkehrspolitische Programm hatten alle Mitglieder die Möglichkeit, sich über den Mitgliederbereich auf [www.adfc.de](http://www.adfc.de) mit Kommentaren zu beteiligen, die in die weitere Ausformulierung mit einfließen.



Der ADFC-Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork und ENTEGA-Geschäftsführer Frank Dinter.

Nicht zuletzt dienen auch neue Formen der Mitgliedschaft dem Ziel, den ADFC weit zu öffnen und für jedermann attraktiv zu machen: Mit der vergünstigten Jugendmitgliedschaft für alle unter 18 und ermäßigte Beiträge für junge Erwachsene bis 27 Jahre unterstreicht der ADFC den Anspruch, Radfahrer jeden Alters für den ADFC begeistern zu wollen.

#### ADFC Intern:

Zum ADFC-Mitgliederbereich gelangen Sie, indem Sie im Eingabefeld auf [www.adfc.de](http://www.adfc.de) – links unten unter der Menüleiste – die Postleitzahl Ihres Wohnortes und Ihre achtstellige Mitgliedsnummer eingeben. Die Mitgliedsnummer finden Sie auf Ihrem ADFC-Mitgliedsausweis und auf der Rechnung zum Jahresbeitrag.

# ADFC in Zahlen



**140.481** Mitglieder bilden eine solide Basis für die Lobbyarbeit des ADFC – Tendenz steigend.



Das ADFC-Magazin Radwelt ist mit einer IVW-geprüften Auflage von **80.650** Stück das größte Trekkingradmagazin in Deutschland.



**4,3** Fahrräder besitzt jeder Radwelt-Leser im Schnitt, davon haben 84 % ein Trekking- oder Cityrad. Es folgen Reiseräder (26 %), Mountainbikes (25 %) und Rennräder (23 %).



Etwa **190.000** Leser lesen regelmäßig die Radwelt, davon der überwiegende Teil eine Stunde und länger.



**6.658.307** Mal wurden die Internetseiten des ADFC in den vergangenen zwölf Monaten aufgerufen



Über **3.000** (Mitte Oktober 3.091) Internetnutzer sind Fans des ADFC auf Facebook – die meisten von ihnen schauen abends gegen 21:00 Uhr vorbei.



In **über tausend** Fällen leisteten die Rechtsexperten des ADFC in den vergangenen Monaten eine Rechtsberatung für Mitglieder.



**48** ADFC-Qualitätsradrouten mit einer Länge von insgesamt **15.790** Kilometern hat der ADFC zertifiziert. 2013 kamen elf hinzu.



**314 Mal um die Erde** sind die 223.730 Menschen im Jahr 2012 zusammengerechnet auf den 17.879 Tages- und Mehrtagestouren gefahren.



**5.400** fahrradfreundliche Gastbetriebe in Deutschland sind in der Online-Datenbank [www.bettundbike.de](http://www.bettundbike.de) zu finden.



**37** Unternehmen der Fahrradbranche bilden den ADFC-Förderkreis. **952** Fahrradhändler und andere Unternehmen unterstützen den ADFC auf regionaler Ebene als Fördermitglied.



**81.332** Menschen nahmen an der Umfrage zum Fahrradklima-Test 2012 teil und bewerteten die Fahrradfreundlichkeit ihrer Stadt oder Kommune. 334 Städte erreichten die erforderliche Mindestanzahl für die Wertung.



**377.110** geprüfte Tourenkilometer bietet das ADFC-Tourenportal in 21 Ländern, davon der Großteil in Deutschland.



Insgesamt **4.619.855** Kilogramm CO<sub>2</sub> haben die Teilnehmer der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ im Sommer 2013 eingespart.



Die **neun** Ausgaben von „Deutschland per Rad entdecken“ haben eine Gesamtauflage von **3.550.000** Exemplaren.



Mit mehr als **2.800.000** verkauften Exemplaren sind die Radtourenkarten des ADFC die erfolgreichsten Fahrradkarten überhaupt. In 27 Ausgaben decken sie ganz Deutschland ab.

DER ADFC AUF DER EUROBIKE

# „Unsere Stimme macht die Welt zur Radwelt“

Der Leitspruch des Messestands vom ADFC und vom Europäischen Radfahrerverband ECF zeigt, warum Fahrrad-Lobbyverbände und Fahrradindustrie noch enger zusammenarbeiten sollten: Je besser die Bedingungen für Radfahrer, umso mehr Menschen fahren Fahrrad. Und je mehr Menschen Fahrrad fahren, desto vernehmbarer wird wiederum die Stimme der Radfahrer.

Der ADFC-Bundesverband und der ECF präsentierten sich auf der Eurobike neben 1.280 Ausstellern aus 54 Ländern. Allein während der Fachbesuchertage vom 27. bis 30 August zählte die Leitmesse der Fahrradbranche über 45.000 Besucher aus Fahrradindustrie, -handel, Verbänden und Journalisten.

Der Standort im Foyer West bringt eine direkte Nachbarschaft zum Bundesverkehrsministerium und anderen Verbänden mit sich, wie dem Verbund Service und Fahrrad oder der Deutschen Initiative Mountainbike. Dem Bundesvorstand, Geschäftsführung und Referenten diente der Stand als Treffpunkt für Gespräche mit Politik, Fahrradindustrie und Presse. Zu den Gästen gehörten unter anderem die Radverkehrsbe-



Landesverkehrsminister Winfried Hermann (2.v.l.) mit Burkhard Stork (li.), Martin Hahn, MdL (2.v.re.) und Gudrun Zühlke (re.).

auftrage des Bundesverkehrsministers, Birgitta Worringen, der Bundestagsabgeordnete Gero Storjohann (CDU) und der Landesverkehrsminister von Baden-Württemberg, Winfried Hermann (Die Grünen), auf seinem gemeinsamen Rundgang mit der Landesvorsitzenden vom ADFC Baden-Württemberg, Dr. Gudrun Zühlke.

Mit zukunftsweisendem Stadtmobiliar, wie einer Fahrrad-Reparatur-Station und einem elektronischen Fahrrad-Zähler, zeigte der ADFC konkrete Lösungen auf, um Städte und Kommunen noch fahrradfreundlicher zu machen. Eine per Fahrrad betriebene Saftpumpe animierte viele Besucher – passend zur Obsternte am Bodensee – sich ein Glas Apfelsaft zu „ertreten“.

Am Publikumstag, dem 30. August, übernahm der ADFC-Bodenseekreis in bewährter Weise die Standbetreuung und informierte die Besucher über verkehrspolitische Positionen und touristische Produkte des ADFC.



Der Bundestagsabgeordnete Gero Storjohann (CDU) und Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork.



**Christoph Schleidt**  
Referent Marketing und Koordinator Kommunikation



## ADFC-JUGEND-FAHRRAD-FESTIVAL

# Junge Fahrrad-Fans unterwegs



**Sabine Kluth**

Stellvertretende  
ADFC-Bundesvorsit-  
zende

Zum Abschluss des zweiten adfc-jugend-fahrrad-festivals haben rund 100 Jugendliche Politik und Verwaltung aufgefordert, sich stärker für den Radverkehr zu engagieren.

Das zweite Jugendtreffen des ADFC fand vom 2. bis 4. August in Fulda statt. Die 100 Kinder und Jugendlichen im Alter von acht bis 18 Jahren waren zuvor in Gruppen aus Heidelberg, Bremen, dem Main-Taunus-Kreis, Waiblingen und Dortmund in mehrtägigen Radreisen zum Treffen gefahren. Während des Treffens gab es ein vielseitiges Workshop-Angebot rund ums Radfahren.

Ziel des jugend-fahrrad-festivals ist es, die Jugendgruppen im ADFC zu vernetzen und alle zwei Jahre ein bundesweites Treffen zu organisieren. Für die Gruppen soll das Festival ein attraktives Highlight sein. Der Arbeitskreis Jugend tauscht sich über die Planung des Festivals und weitere Aktivitäten aus und stellt seine Arbeitsmaterialien für andere Gliederungen

### INFO:

[www.adfc.de/jufafe](http://www.adfc.de/jufafe) und  
[www.adfc.de/10028](http://www.adfc.de/10028)

bereit – mit dem Ziel, die Jugendarbeit im ADFC in der Fläche zu stärken und langfristig auf allen Ebenen zu verankern.

## Fahrradfreundliche Schulen auszeichnen

Bei der Abschlusskundgebung forderten die Kinder und Jugendlichen neben einem guten Miteinander im Straßenverkehr und guten Wegen für Radfahrer auch, Schulen fahrradfreundlicher zu gestalten. Sabine Kluth, stellvertretende ADFC-Bundesvorsitzende, ist von den unterschiedlichen Situationen an den Schulen immer wieder überrascht. „Hier muss der Bund durch gezielte Förderung für mehr Kontinuität sorgen, zum Beispiel durch ein Zertifizierungsprogramm für Schulen“, sagt Kluth.

Radfahren fördert bei Kindern die geistige und körperliche Entwicklung und ist dazu gesund. Damit sie dafür einen guten Rahmen haben, setzt sich der ADFC für ihre Verkehrssicherheit ein. Kinder und Jugendliche sollen Spaß daran haben, mehr Fahrrad zu fahren. Radfahren heißt für sie:

- › **Geschwindigkeit erleben, mit Lust und Laune**
- › **Selbstvertrauen + Selbstsicherheit erfahren**
- › **Räume erschließen, Reviere erweitern: Parks, Schulhöfe, Gehwege**
- › **spielerisch motorische Fähigkeiten trainieren und erlernen**









MIT DEM RAD ZUR ARBEIT

# Für Fitness, Umwelt und den Geldbeutel

Traten zum bundesweiten Auftakt der Aktion MdrZA kräftig in die Pedale: Michael Wagner (GEOMAR), Heinz-Jürgen Heidemann (ADFC Schleswig-Holstein), Jürgen Graalman (Vorstandsvorsitzender AOK-Bundesverband) und Dr. Dieter Paffrath (Vorstand AOK Nordwest) auf dem Tandem sowie Landesverkehrsminister Reinhard Meyer, Mojib Latif (GEOMAR) und ADFC-Bundesvorsitzender Ulrich Syberg (v. l. n. r.).



Mit dem Leitspruch „Pedale statt PS“ startete Ende Mai die bundesweite Mitmachaktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ in Kiel. Den offiziellen Startschuss gab es vom Schleswig-Holsteiner Verkehrsminister Reinhard Meyer am Ozeanforschungszentrum Geomar. Der Verkehrsminister, die Mitarbeiter von Geomar, Vertreter von ADFC und AOK sowie zahlreiche Gäste machten sich am Kieler Ostufer auf die traditionelle Auftakt-runde.

Bei der bundesweiten Kampagne ist es das Ziel, im Zeitraum ab Anfang Juni bis Ende August an mindestens zwanzig Tagen mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren – oder den Arbeitsweg kombiniert mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückzulegen.

Seit 2001 veranstalten der ADFC und die Gesundheitskasse AOK gemeinsam die Kampagne. Die Teilnehmerzahlen waren Mitte Oktober noch nicht ausgezählt, es wird aber eine ähnlich hohe Beteiligung wie 2012 erwartet. Im vergangenen Jahr hatten bundesweit 174.000 Teilnehmer mitgemacht.

Der ADFC-Bundesvorsitzende Ulrich Syberg sagte zum Auftakt, die eindrucksvollen Zahlen von 2012 alleine seien schon Grund genug für die Aktion, aber wer möglichst oft das Auto stehen lässt, und möglichst häufig mit dem Rad zur Arbeit fährt, gewinnt an Fitness dazu, stärkt sein Immunsystem und schont den eigenen Geldbeutel und Umwelt. Wie viel CO<sub>2</sub> jeder Teilnehmer der Umwelt durch die Radfahrten erspart hatte, konnte man auf der Internetseite ermitteln oder sich die App fürs Smartphone herunterladen.

Auch in diesem Jahr haben zahlreiche Firmen die Gesundheitsaktion unterstützt und spendierten viele Sachpreise als Gewinnchance für die erfolgreichen Teilnehmer: Darunter das Faltradmodell Birdy-JobRad mit Straßenausstattung von Riese und Müller, Städtereisen von Der-Tour, Tourenplaner-Software von MagicMaps, Beleuchtungs-Sets von Sigma oder die Office-Bags von Ortlieb. Der Fahrradtaschenspezialist Ortlieb unterstützte die Gesundheitsaktion auch in diesem Jahr wieder mit einer Sonderausgabe der Office-Bag QL3 mit dem Logo der Gesundheitsaktion.



**Wilhelm Hörmann**  
Verkehrsreferent

**INFO:**

[www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de](http://www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de) und [www.adfc.de/gesundheit](http://www.adfc.de/gesundheit)

NEUE BUSSGELDBESTIMMUNGEN

# Bessere Bedingungen für Radfahrer

Wenn über vermeintlich rücksichtslose und regeluntreue Radfahrer gewettert wird, dann meist zum Start der Hauptsaison. In diesem Jahr begann die Rüpelradler-Debatte jedoch schon vor dem Frühlingsbeginn: Bereits im Februar widersprach der ADFC der Behauptung vom Verkehrsgerichtstag, dass „kaum ein Radfahrer“ mit vorgeschriebener Beleuchtung fahre, sich um die Fahrtrichtung oder um Ampeln kümmere. Die stellvertretende Bundesvorsitzende Sabine Kluth entkräftete in der Abschlussdiskussion „Tatort: Fahrradsattel“ derartige Vorurteile gegen Radfahrer. Der Präsident des Verkehrsgerichtstags, Kay Nehm, relativierte bereits in der abschließenden Pressekonferenz die Aussagen und stand dem Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork kurz darauf für ein moderiertes Streitgespräch zur Verfügung, das die Süddeutsche Zeitung ganzseitig abdruckte. Damit hatte sich das Thema für das weitere Jahr weitgehend beruhigt.

## Rechte für Radfahrer gestärkt

Am 1. April traten Änderungen im Bußgeldkatalog in Kraft. Auch eine alte ADFC-Forderung wurde dabei aufgegriffen: die Aufnahme von Verstößen gegen das Halte- und Parkverbot auf Radwegen ohne Benutzungspflicht. „Die ergänzten Tatbestandsnummern erleichtern die Verkehrsüberwachung“, sagt Ludger Koopmann, stellvertretender ADFC-Bundesvorsitzender. Gleichzeitig sind auch typische Verstöße von Autofahrern zu Lasten von Radfahrern teurer geworden, wie unaufmerksames Rechtsabbiegen. Falschparken auf Radwegen kostet nach dem neuen Bußgeldkatalog nun mindestens 20 Euro. Auch der Regelsatz des Verwarnungsgelds für Radfahrer ist von 10 auf 15 Euro gestiegen. Das ist kaum mehr als ein Inflationsausgleich seit der letzten Erhöhung im Jahr 1989.

In den Anhörungen beim Bundesverkehrsministerium zur Reform der Verkehrssünderdatei drang der ADFC darauf, Verkehrsverstöße von Radfahrern nicht höher als mit der Mindestpunktzahl zu bewerten. 2014 soll die Eintragungsgrenze für Bußgelder auf 60 Euro heraufgesetzt werden. Dann wird nur noch die „qualifizierte“ Missachtung einer roten Ampel (ab 100 Euro Bußgeld) durch Radfahrer in das neue Fahreignungsregister eingetragen. Radfahrer ganz herauszunehmen war mit ihrer Stellung als Fahrzeugführer nicht zu vereinbaren.



**Ludger Koopmann**  
Stellvertretender ADFC-  
Bundesvorsitzender



**INFO:**  
[www.adfc.de/bussgeld-katalog](http://www.adfc.de/bussgeld-katalog)

FAHRRADBELEUCHTUNG

## Ende der Dynamopflicht



Fahrradbeleuchtung ist seit August 2013 auch mit Batterien und Akkus als Energiequelle an herkömmlichen Fahrrädern erlaubt.

Plötzlich (aber nicht ganz unerwartet) kam im August 2013 das Ende der Dynamopflicht. Was zuvor geschah: Im Oktober 2012 hatte der ADFC die Arbeit am Jahresthema Fahrradbeleuchtung fortgesetzt und auf dem Technik-Workshop seine Nutzerbefragung zu Batterie- und Dynamolicht vorgestellt. Fachleute aus Industrie, Prüfinstituten und Verbänden, auch aus dem Ausland, erfuhren mehr über die unterschiedlichen Beleuchtungsvorschriften in Europa, über Fahrradunfälle bei Dunkelheit und über die Bedeutung der Beleuchtung für das Unfallgeschehen.

Auf dieser Grundlage hatte der ADFC-Bundesverband gemeinsam mit dem Europäischen Radfahrerverband ECF und dem niederländischen Fietsersbond im Auftrag der EU-Verbraucherschutzorganisation ANEC die Anforderungen an die Beleuchtung und deren Stärke sowie an Reflektoren an Fahrrädern untersucht.

Zur selben Zeit ließ die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums eine Expertenstudie zur Neu-

fassung der Beleuchtungsvorschriften in Deutschland erstellen. Sie sollte im Frühjahr 2013 vorliegen und als Grundlage für einen Gesetzesvorschlag dienen.

Überraschend nutzte der Bundesrat Ende Juni eine anstehende Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO), um einen eigenen Vorschlag zur Abschaffung der Dynamopflicht einzubringen. Industrie und Verbände wurden übergangen, auch die beinahe fertige und 45.000 Euro teure BASt-Studie wurde nicht zu Rate gezogen. Der ADFC-Bundesverband kritisierte zahlreiche Mängel der Vorlage und trug dazu bei, dass sie zurückgezogen wurde. Beinahe wäre der Bundesrat der Anregung gefolgt, seine Pläne zurückzustellen und stattdessen das Bundesverkehrsministerium zu einer baldigen Reform aufzufordern. Doch am Tag vor der Abstimmung brachte das Land Hamburg einen nachgebesserten Gesetzesvorschlag ein, der Batterien mit 6 Volt oder Akkus statt des Dynamos erlaubt. Er wurde beschlossen und trat am 1. August in Kraft.

>>>



**Roland Huhn**  
ADFC-Rechtsreferent



## Ankündigung zur Nachbesserung

Die Neufassung des § 67 Abs. 1 StVZO lässt es zu, die Beleuchtung von Pedelecs aus dem Antriebsakku zu versorgen. Sie enthält aber Unstimmigkeiten bei der Batteriespannung (Batterierücklichter arbeiten meist mit 3 Volt) und lässt offen, ob Ansteckleuchten zulässig sind – obwohl gerade diese Art der Beleuchtung erlaubt werden sollte. Das Bundesverkehrsministerium hat die Kritikpunkte eingeräumt und für den Herbst eine Klarstellung angekündigt. 2014 soll dann eine umfassende Änderung der Vorschriften zur Fahrradbeleuchtung folgen. Seit dem Ende der Dynamopflicht macht der ADFC verstärkt auf das vorgeschriebene Prüfzeichen aufmerksam – mit Erfolg: Immer mehr Fahrradhändler nehmen nicht genehmigte Batterieleuchten mit zweifelhafter Wirkung aus dem Programm.

### INFO:

Dokumentation des Beleuchtungsworkshops: [www.adfc.de/workshops](http://www.adfc.de/workshops)

ANEC-Studie (auf Englisch): [www.anec.org/attachments/ANEC-R&T-2012-TRAF-002.pdf](http://www.anec.org/attachments/ANEC-R&T-2012-TRAF-002.pdf)

## DISKUSSION UM ALKOHOLGRENZWERTE

# Rad fahren mit weniger Promille

Wie viel Alkohol soll für Radfahrer erlaubt sein? Die Innenministerkonferenz der Länder hatte im Mai dieses Jahres gefordert, den Grenzwert für strafbares Radfahren unter Alkoholeinfluss zu senken. Der ADFC hat in der Debatte seine Position vertreten, dass Radfahrer bereits ab 1,1 Promille Blutalkohol ein Bußgeld zahlen sollten. Der Grenzwert für strafbares Radfahren unter Alkohol soll aber bei 1,6 Promille bleiben. Nun hat ein Düsseldorfer Rechtsmediziner den Forschungsauftrag erhalten, die Verkehrstüchtigkeit von alkoholisierten Radfahrern neu zu untersuchen. Der Verkehrsgerichtstag hat angekündigt, die Ergebnisse dieser Studie unter der Überschrift „Radfahrer und Alkohol“ im Januar 2015 zur Diskussion zu stellen. Der ADFC und andere Verbände hatten das Thema angeregt.



Der ADFC setzt sich für ein Bußgeld ab 1,1 Promille ein. Der Grenzwert für strafbares Radfahren soll bei 1,6 Promille bleiben.

## Was soll ein neuer Alkoholgrenzwert bringen?

Das Ziel sind weniger Alkoholfahrten und damit weniger verletzte und getötete Radfahrer. Auf dem Weg dorthin gibt es erste Erfolge: 2012 sind etwa 3.700 Radfahrer unter Alkoholeinfluss verunglückt – rund 700 weniger als noch 2009. Der Anteil von Fahrradunfällen unter Alkohol ging auf unter 5 Prozent zurück.

„Ein Grund für den Rückgang mag die öffentliche Debatte um einen neuen Alkoholgrenzwert sein“, sagt Roland Huhn, ADFC-Rechtsreferent, „aber auch die häufigere Berichterstattung über Fahrradunfälle unter Alkoholeinfluss, über Führerscheinentzug und sogar Radfahrverbote dürfte einen Einfluss gehabt haben.“ Ein neuer Bußgeldtatbestand mit 1,1 Promille werde diesen positiven Trend weiter verstärken, sagt Huhn.

### INFO:

[www.adfc.de/verkehrrecht/sicher-unterwegs](http://www.adfc.de/verkehrrecht/sicher-unterwegs)

DIN-AUSSCHÜSSE UND STIFTUNG WARENTEST

## Mitarbeit in Gremien



Das Fahrrad komfortabel und sicher abstellen funktioniert am besten mit vom ADFC geprüften Anlagen. Die technische Richtlinie gilt als Vorlage für die kommende DIN-Norm für Fahrradabstellanlagen.

**INFO:**

[www.adfc.de/pedelecs](http://www.adfc.de/pedelecs)  
[www.adfc.de/abstellanlagen](http://www.adfc.de/abstellanlagen)

Die Fachkompetenz des ADFC im Verbraucherschutz ist gefragt: Die Stiftung Warentest hat wie in vorhergehenden Jahren ADFC-Experten in ihre Beiräte berufen, um Tests von Schließern, Beleuchtung und Pedelecs vorzubereiten. Stephan Behrendt unterstützte die Stiftung Warentest beim Prüfprogramm für Fahrradschlösser: „Vom ADFC vorgeschlagene Prüfkriterien konnten leider nur in Teilen übernommen werden, da sie sonst den zeitlichen und finanziellen Rahmen des Tests gesprengt hätten“, sagt der Leiter des ADFC-Fachausschusses Technik.

Auch in der Standardisierung engagiert sich der ADFC für praxismgerechte Anforderungen auf einem hohen Sicherheitsniveau und arbeitet in mehreren Gremien des Deutschen Instituts für Normung (DIN) mit. Im Arbeitskreis Fahrräder geht die Überarbeitung der Prüfnorm für Pedelecs voran. Im Herbst 2013 hat die Arbeit an einer Sicherheitsnorm für Lastenräder begonnen. Und auch die vom ADFC initiierte und auf seiner technischen Richtlinie beruhende DIN-Norm für Fahrradparksysteme macht Fortschritte: 2014 soll sie als Entwurf veröffentlicht werden. Dr. Gereon Broil, stellvertretender Bundesvorsitzender, erwartet von dieser DIN-Norm eine erhöhte Akzeptanz seitens der Bauherren. „Wir setzen darauf, dass Fahrradabstellanlagen nach DIN-Norm künftig generell für Bauvorhaben ausgeschrieben werden. Felgenkiller werden dann keine Chance mehr haben.“



**Gereon Broil**

Stellvertretender ADFC-  
Bundesvorsitzender

PEDELECS

## E-Mobilität in der Diskussion



Pedelecs sind weiter ein wichtiges Thema in der Presse. Der ADFC hat sich 2013 vielfältig für die motorunterstützten Fahrräder eingesetzt.

Pedelecs bleiben ein Ganzjahresthema in der Presse, mit dem Pedelec-Test der Stiftung Warentest Mitte des Jahres erreichte das Thema ihren Höhepunkt. Die Ergebnisse offenbarten auch Rahmen- und Lenkerbrüche oder zu schwache Bremsen. Es folgte eine kontroverse Debatte, einige der Ergebnisse sind mittlerweile relativiert worden.

Der ADFC wies darauf hin, dass das Fahrrad als hochwertiges Alltagsverkehrsmittel ernst genommen werden muss, sowohl von der Politik als auch von der Fahrradindustrie. „Pedelecs sind ideal, um mehr Menschen aufs Fahrrad zu bringen, auch für längere Strecken. Dazu müssen die Modelle aber auch sehr zuverlässig sein, sonst kann der Ruf dieses Verkehrsmittels leiden und Kunden vom Kauf abhalten“, sagte ADFC-Verkehrsreferent Roland Huhn.

Rahmenbrüche bei Pedelecs kommen in der Praxis, ebenso wie bei Fahrrädern ohne Hilfsmotor, durchaus vor. Sie lassen sich vermeiden, wenn die Hersteller ihre Produkte anhand realitätsnaher Kriterien entwickeln und vor dem Verkauf mit Prüfverfahren auf dem Stand der Technik testen. „Diese Sorgfalt kostet natürlich Geld, aber wenn Kunden durch Meldungen über Qualitätsprobleme abgeschreckt werden, wird das auf Dauer vermutlich noch teurer“, sagt Huhn.

### Neue Gesetze

Auch auf politischer Ebene hat sich der ADFC für Pedelecs stark gemacht: Gemeinsam mit dem Europäischen Radfahrerverband ECF hat der ADFC bei der Europäischen Kommission erreicht, dass die Grenze für Pedelecs in einer neuen EU-Verordnung bei einer Leistung von 250 Watt und einer Motorunterstützung bis 25 km/h verbleibt. Händlerverbände hatten sich zuvor für eine stärkere Motorisierung von Elektrofahrrädern eingesetzt, die ohne Betriebserlaubnis auskommen.

>>>



**INFO:**  
www.adfc.de/pedelecs

„Der ADFC sieht einen Bedarf für schnellere und stärkere Elektroräder. Sie passen wegen ihrer Leistung und Höchstgeschwindigkeit aber nicht mehr zum Radverkehr“, sagt Gereon Broil, stellvertretender ADFC-Bundesvorsitzender.

Seit Juni 2013 stellt der neue § 1 Abs. 3 Straßenverkehrsgesetz klar, dass Fahrräder mit elektrischer Unterstützung bis 250 Watt und 25 km/h auch im rechtlichen Sinne Fahrräder sind. Das gilt auch für Modelle mit Anfahr- oder Schiebehilfe, die bis 6 km/h ohne Mitreteten wirkt.

Weiter offen ist die Frage der Helmpflicht für schnelle Pedelecs. Sie gelten mit einer Motorunterstützung bis 45 km/h zwar als Kleinkrafträder, doch die Helmpflicht setzt erst bei einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit (bbH) über 20 km/h ein. Deshalb ist der Motorantrieb von schnellen Pedelecs bei einer Möglichkeit, ohne Mitreteten zu fahren, meist auf 20 km/h begrenzt. Das Bundesverkehrsministerium sieht im Gegensatz zum ADFC als bbH das erhöhte Tempo an, das mit elektrischer Tretunterstützung erreicht wird, und geht deshalb von einer Helmpflicht aus, wobei das Tragen eines Fahrradhelms ausreichen soll.

## ÜBERLEBENSTECHNIK

# In kleinen Schritten voran

**INFO:**  
www.adfc.de/ueberlebenstechnik

Pressemitteilung zur Kooperation mit dem Taxiverband BZP:  
www.adfc.de/9790

Der ADFC setzt sich weiter dafür ein, dass die fortgeschrittene Sicherheitstechnik in Kraftfahrzeugen nicht nur den Insassen zugutekommt, sondern auch Radfahrern und Fußgängern.

Es gibt zwar mittlerweile einige Techniken und Assistenzsysteme wie den Außenairbag als Fußgängerschutz im Volvo V40 oder Radarsensoren, die während des Türöffnens auf herannde Radfahrer aufmerksam machen können. Aber bis sich solche Systeme allgemein verbreiten, bleibt der ADFC nicht untätig. Zum Schutz der Radfahrer vor Türöffnerunfällen hat der ADFC-Bundesverband gemeinsam mit dem bundesweiten Taxiverband BZP einen Warnaufkleber herausgebracht. 100.000 Stück wurden an Taxifahrer verteilt, um sie im Sichtfeld der Fahrgäste anzubringen.

Trotz vielversprechender Entwicklungsarbeiten haben die Lkw-Hersteller noch immer keinen Abbiegeassistenten gegen schwere Rechtsabbiegeunfälle auf den Markt gebracht. Der ADFC unterstützt im Projekt ABALID II eine Berliner Forschungseinrichtung bei der Entwicklung einer lasergestützten Radfahrerererkennung.



Der Aufkleber macht in Taxis auf die Gefahren durch nachtsam geöffnete Autotüren aufmerksam.

Außerdem konnte die Berufsgenossenschaft Verkehr für das Thema Abbiegeunfälle mit Lkw gewonnen werden. Die Berufsgenossenschaft hat bei einem Münchener Rechtsmediziner eine Studie in Auftrag gegeben, die im November 2013 auf einem Kongress in Hamburg mit Beteiligung des ADFC vorgestellt wird. Auch dort werden die Lkw-Produzenten voraussichtlich noch keine anwendungsreife Sicherheitstechnik präsentieren. Hier wird weiterer Druck des ADFC und weiterer Verbände auf den Gesetzgeber und auf die Industrie erforderlich sein, damit die Ankündigungen beim Runden Tisch 2012 im Bundesverkehrsministerium für ein Warnsystem gegen Lkw-Abbiegeunfälle umgesetzt werden.



**Während es Sicherheitstechnik zur Erkennung von Fußgängern bereits in Pkw gibt, macht der ADFC weiterhin Druck, Abbiegeassistenten für Lkw einzusetzen.**



## HELMPFLICHT-DEBATTE

# Mitverschulden nicht sachgerecht

Der ADFC kritisiert ein Urteil des Schleswig-Holsteinischen Oberlandesgerichts, nach dem Radfahrer ohne Helm beim Zusammenstoß mit einem Auto eine Mitschuld tragen, wenn der Helm bei einem Sturz Kopfverletzungen verhindert oder gemindert hätte. Dies gelte laut dem Urteil vom 5. Juni (7 U 11/12) auch dann, wenn der Unfallgegner den Unfall allein verursacht hat.

radverkehr ein solches Mitverschulden eines Radfahrers ohne Helm annimmt“, sagt Roland Huhn, Rechtsreferent des ADFC. Andere Gerichte konnten für Kinder und Erwachsene keine allgemeine Überzeugung feststellen, dass ein Fahrradhelm notwendig sei. Das wird auch durch die Helmtragequoten deutlich, die jährlich von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) innerorts durch Zählungen ermittelt werden. Die Tragequote liegt dort bundesweit für alle Radfahrer bei 10 bis 11 Prozent.

Der ADFC vertritt die Auffassung, dass die positiven Gesundheitseffekte des Radfahrens die Gesundheitsgefährdung durch Verletzungen bei weitem ausgleicht. Zudem kann das Tragen eines Helmes Unfälle nicht verhindern. „Helme können schützen, aber ihr Effekt wird oft überschätzt“, sagt Roland Huhn. Es müsse dem einzelnen Radfahrer selbst überlassen bleiben, ob er einen Helm tragen möchte oder nicht.

## Grundsatzurteil 2014 erwartet

Im konkreten Fall war eine Radfahrerin neben einem parkenden Auto vorbeigefahren. Deren Halterin öffnete unmittelbar vor der Radfahrerin die Tür, sodass die Radfahrerin gegen die Tür fuhr und stürzte. Sie wollte vor Gericht feststellen lassen, dass für alle durch den Unfall verursachten Schäden die Halterin des Autos sowie ihre Versicherung zu zahlen habe. Das Gericht sprach dem Unfallopfer aber nun einen Mitverschuldensanteil von 20 Prozent zu. Die verletzte Radfahrerin ist nach dem Urteil des OLG Schleswig-Holstein ADFC-Mitglied geworden und hat gegen das Urteil Revision beim Bundesgerichtshof eingelegt. Der ADFC wird sie dabei nach Kräften unterstützen und erwartet ein Grundsatzurteil des BGH in der zweiten Jahreshälfte 2014 (VI ZR 281/13).



„Hempflcht durch die Fahrertür“? Das Grundsatzurteil, ob Fahren ohne Helm zu einem Mitverschulden bei Unfällen führt, erwartet der ADFC in der zweiten Jahreshälfte 2014.

Das Gericht begründete, es bestehe zwar keine Hempflcht, Fahrradfahrer seien jedoch im Straßenverkehr einem besonderen Verletzungsrisiko ausgesetzt und würden von Kraftfahrern oftmals nur als störende Hindernisse im frei fließenden Verkehr empfunden. Außerdem könne „nach dem heutigen Erkenntnisstand grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass ein verständiger Mensch zur Vermeidung eigenen Schadens beim Radfahren einen Helm tragen wird“, so das Gericht weiter.

Der ADFC kritisiert das Urteil als nicht sachgerecht. „Es ist das erste Mal, dass eines der 24 Oberlandesgerichte in Deutschland im Alltags-

**INFO:**  
ADFC-Position zu  
Fahradhelmen  
[www.adfc.de/helme](http://www.adfc.de/helme)

## ADFC-TECHTALK AUF DER EUROBIKE

# Forum für Experten

Zum zweiten Mal diskutierte der ADFC in seiner Veranstaltungsreihe auf der Eurobike mit Branchenvertretern über Verbraucherschutzthemen. Themen der Veranstaltungen jeweils zu Beginn des Messtages waren die Rolle des Lastenrads im Verkehr der Zukunft, die Aussagekraft von Produkttests vor dem Hintergrund des Pedelec-Tests der Stiftung Warentest sowie Rückrufaktionen.

Der Waren- und Personentransport per Fahrrad finde zunehmend Zuspruch, gerade im urbanen Umfeld, so der Tenor über die zukünftige Rolle von Lastenrädern. Die Diskutanten – Wasilis von Rauch (VCD), Tobias Schindler (Riese und Müller), Andreas Gehlen (Zwei plus zwei GmbH) sowie André Gläser (Velotech.de) – stimmten überein, dass Lastenräder im Verkehrsmix eine wichtige Rolle spielen werden. Firmen stellten aus wirtschaftlichen Gründen auf Transporträder um, und die Motorisierung der Lastenräder führe zu breiteren Einsatzmöglichkeiten. Zum Thema Normierung von Lastenrädern war sich das von Dr. Randy Rzewnicki vom ECF moderierte Podium uneins, ob diese sinnvoll oder als Entwicklungsbremse zu bewerten sei.

Bei der von René Filipek vom ADFC-Bundesverband geleiteten Gesprächsrunde zur Aussagekraft von Produkttests waren sich die Vertreter von führenden Prüfinstituten in Deutschland, Ernst Brust (Velotech.de), Marcus Schröder (EFBE) und Dirk Zedler (Zedler-Prüftechnik), einig darüber, dass die Fahrradindustrie Nachholbedarf bei der „gesetzeskonformen Bestückung“ habe. Uneinigkeit herrschte aber darüber, welches Prüfprogramm das aussagekräftigste ist und wie der Prüftartikel in Test-Ausgabe 6/2013 zu bewerten sei.

ADFC-Rechtsreferent Roland Huhn und der Geschäftsführer der Derby Cycle AG, Mathias Seidler, kamen am dritten TechTalk-Tag unter der Podiumsleitung von Markus Fritsch vom Branchenportal Velobiz.de überein, dass es Produktrückrufe in jedem fertigenden Gewerbe gebe. Probleme machten laut Mathias Seidler größtenteils nachträglich modifizierte Fahrräder. Verliefen Rückrufe aber korrekt, seien sie kein „PR-Desaster“, sondern ein Zeichen von Seriosität und Service.

### DIENSTWAGENPRIVILEG

## Steuerliche Gleichstellung für Fahrräder

Auch für Fahrräder gilt seit Dezember 2012 das sogenannte Dienstwagenprivileg: Arbeitnehmer, deren Arbeitgeber ihnen ein Dienstfahrrad stellt, können damit die private Nutzung pauschal mit monatlich 1 Prozent des Listenpreises versteuern. Der ADFC hatte sich zusammen mit anderen Verbänden und Unternehmen aus der Fahrradbranche für die steuerliche Gleichstellung eingesetzt. Die neue Regelung gilt laut Erlass der Finanzminister der Bundesländer auch für Pedelecs, deren Motor den Fahrer bis 25 km/h unterstützt.

### INFO:

[www.adfc.de/8762](http://www.adfc.de/8762)



FAHRRADTOURISMUS

# ADFC als Partner rund ums Radreisen



Der Radtourismus ist weiter auf der Erfolgsspur. Das ist die zentrale Botschaft der ADFC-Radreiseanalyse 2013, die der ADFC im März auf der Internationalen Tourismus-Börse (ITB) in Berlin vorstellte. Immer mehr Menschen steigen im Urlaub aufs Rad – am liebsten auf dem Elberadweg, der zum neunten Mal in Folge in der Rangfolge der beliebtesten Radfernwege ganz oben steht. Der Mainradweg sowie der Weser-Radweg landen in diesem Jahr auf den folgenden Plätzen. Beliebteste Reiseregion ist wieder Bayern, gefolgt von Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg.

Ein weiteres Ergebnis: Jahr für Jahr werden mehr Radreisen gebucht. „Der Radtourismus wächst weiter und die Kunden erwarten hohe Qualität, sowohl was die Radrouten als auch was die Unterkünfte betrifft“, sagte Raimund Jennert, stellvertretender ADFC-Bundesvorsitzender, auf der Pressekonferenz zur Radreiseanalyse.

Allein in diesem Jahr hat der ADFC 13 neue Strecken in Deutschland, Österreich sowie grenzüberschreitend in Dänemark, den Niederlanden und Belgien klassifiziert. Zuvor haben geschulte ADFC-Routeninspektoren die Radfernwege Kilometer für Kilometer nach einem festgelegten Bewertungskatalog geprüft und bewertet. „Die Auszeichnung als Qualitätsradroute hat sich mittlerweile bei den Betreibern von Radfernwegen etabliert“, sagt Dr. Wolfgang Richter, Tourismusreferent beim ADFC-Bundesverband. „Die Auszeichnung setzen die Routenbetreiber nicht nur als Werbemittel ein, sondern es dient auch intern als Instrument eines Qualitätsmanagements der Strecken.“

Davon profitieren vor allem die Radreisenden, die sich über bessere Routen freuen können. Doch die Klassifizierung zahlt sich auch weiter für die Tourismusorganisationen aus: Der ADFC bewirbt die ADFC-Qualitätsradrouten über den Radurlaubsplaner „Deutschland per Rad entdecken“, in der ADFC-App „Sternerrouten“ sowie im ADFC-Tourenportal. Auch in der ADFC-EntdeckerKarte, die Ende dieses Jahres neu aufgelegt wird, werden alle ADFC-Qualitätsradrouten zu finden sein.



**Raimund Jennert**  
Stellvertretender  
ADFC-Bundesvorsitzender

**INFO:**

[www.adfc.de/sternenrouten](http://www.adfc.de/sternenrouten)

## ADFC-Qualitätsradrouten

Das beste Beispiel für den steigenden Qualitätsanspruch im Tourismus: 48 Radfernwege können mit dem Titel „ADFC-Qualitätsradroute“ werben.

### Neue ADFC-Qualitätsradrouten 2013

(Höchstwertung: 5 Sterne)

<b>Aischtal-Radweg</b>	★★★★★
<b>Historische Stadtkerne Route 2</b>	★★★★★
<b>Radrunde Allgäu</b>	★★★★★
<b>Regnitz-Radweg</b>	★★★★★
<b>Rhönradweg</b>	★★★★★
<b>RuhrtalRadweg</b>	★★★★★
<b>Saar-Radweg</b>	★★★★★
<b>Tour de Fries</b>	★★★★★
<b>Grünroute</b>	★★★★
<b>Historische Stadtkerne Route 1</b>	★★★★
<b>Romantische Straße</b>	★★★★
<b>Seenland-Route</b>	★★★★
<b>Töddenland-Radweg</b>	★★★★

### Kriterien für ADFC-RadReiseRegionen

(Auszug)

- > **mindestens 10 Routen, die die gesamte Region erschließen**
- > **einheitliche Wegweisung**
- > **gute Wegequalität**
- > **Informations- und Mietradangebot in jedem Übernachtungsort**
- > **flächendeckendes Netz von Fahrradwerkstätten**
- > **gute Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel mit Fahrradmitnahme**
- > **umfangreiches Informationsmaterial zur Tourenplanung**
- > **großes Angebot an Gastbetrieben**
- > **jährliche Kontrolle der Wege**



## ADFC-RadReiseRegionen

Das Konzept der ADFC-Qualitätsradrouten hat der ADFC in diesem Jahr auf ganze Regionen übertragen und entsprechend angepasst. Die neue Zertifizierung bedient die Bedürfnisse von „Regio-Radlern“, die eine Region erkunden möchten, ohne dabei die Unterkunft zu wechseln. Zertifiziert wird eine Region nur, wenn sie die Tester vom ADFC mit abwechslungsreichen Routen- und Themenangeboten und einem hohen Qualitätsstandard überzeugen kann. Als erste ADFC-RadReiseRegionen sind die beiden Modellregionen Prignitz und Naturpark Lahn-Dill-Bergland ausgezeichnet worden.



**Wolfgang Richter**  
Tourismusreferent

**INFO:**  
[www.adfc.de/radreise-region](http://www.adfc.de/radreise-region)

## Informieren statt stornieren

Infolge des Hochwassers an zahlreichen Flüssen in Deutschland initiierte der ADFC in diesem Sommer die Aktion „Informieren statt stornieren“, um die Tourismuswirtschaft vor Ort zu unterstützen. „Viele Radregionen und Radfernwege waren schon bald nach der Flut wieder befahrbar. Und den betroffenen Gastbetrieben hilft man am besten, indem man bei ihnen Urlaub macht“, sagt Gabi Bangel, Tourismusreferentin beim ADFC-Bundesverband. Diesem Motto schloss sich schließlich auch Bundeskanzlerin Angela Merkel in ihrer Rede auf der Fahrradmesse Eurobike an.

Die ADFC-App „Sternerrouten“ für Android-Smartphones und iPhones stellt alle ADFC-Qualitätsradrouten vor.



NEUER KATALOG FÜR RADREISEN

# ADFC sorgt für „Radurlaub“

Der Katalog an sich ist nicht neu: In den vergangenen Jahren ist er als Gemeinschaftskatalog „Radreisen“ in Kooperation mit dem Radreiseveranstalter Rückenwind erschienen. In ihm können Reiseveranstalter ihre Radreiseangebote bewerben. Die Kooperation lief 2013 aus, und

nun gibt der ADFC den Katalog in Eigenregie heraus. Er erscheint unter dem neuen Namen „Radurlaub“ erstmals am 30. November 2013 in der Radwelt-Ausgabe 6.2013. Die Angebote lassen sich ebenfalls über ein Internetportal abrufen, das dann an den Start geht.

Der Katalog Radurlaub 2014 ist 48 Seiten stark. Neben einem umfangreichen Magazinteil mit Tipps für eine entspannte Radreise enthält er Reiseangebote von verschiedenen Radreiseveranstaltern für Touren in Deutschland, Österreich, der Schweiz, Italien und in viele weitere europäische und außereuropäische Länder. Zudem gibt es eine Gastregion.

Der Katalog soll sich unter der Regie des ADFC wandeln: Zunächst hat er eine neue Optik erhalten. Sie präsentiert dem Leser die Reiseangebote übersichtlicher, und auch die Beschreibungen der Leistungsangebote sind stärker vereinheitlicht, damit der Leser sie einfacher vergleichen kann, um sie für den Leser vergleichbarer zu machen. Ziel ist es, den Katalog Schritt für Schritt zu einem Magalog, also zu einer Mischung zwischen Magazin und Katalog, auszubauen.



ADFC-ENTDECKERKARTE

# Alle Routen auf einen Blick

Die ADFC-EntdeckerKarte erscheint Ende 2013 in einer neuen Ausgabe mit einer Auflage von 200.000 Stück. Auf der Kartenseite sind alle Routen der ADFC-Broschüre „Deutschland per Rad entdecken“ und die zwölf Routen des Radnetz Deutschland (D-Routen) aufgeführt sowie die 49 ADFC-Qualitätsradrouten extra gekennzeichnet. Auf der Kartenrückseite finden die Leser Informationen zur Radurlaubsplanung mit Reisezielen sowie zur Orientierung und zum Übernachten auf der Tour. Dazu informiert der ADFC über die Möglichkeiten der Fahrradmitnahme in der Bahn und Radurlaub mit Kindern. Die ADFC-EntdeckerKarte wird mit Mitteln aus dem Nationalen Radverkehrsplan gefördert.



**BETT+BIKE-VERZEICHNIS**

# Sportlich und breit aufgestellt

Das neue Bett+Bike-Verzeichnis erscheint Anfang 2014. Die 16. Ausgabe führt alle 5.400 fahrradfreundlichen Gastbetriebe in Deutschland auf, und damit so viele wie im vorherigen Verzeichnis.

Besonders gekennzeichnet sind die fahrradfreundlichen Betriebe mit der Zusatzqualifikation Sport. 2013 ist Bett+Bike Sport in der Pilotregion Sauerland mit über 20 Betrieben gestartet. Die Partnerbetriebe der Bike Arena Sauerland melden nach der ersten Hauptsaison, dass das Qualitätssiegel von Gästen gut angenommen wurde. Andere Regionen haben bereits Interesse bekundet.

Alle Gastbetriebe mit der Zusatzqualifikation Sport lassen sich über die erweiterte Suche auf [www.bettundbike.de](http://www.bettundbike.de) finden, indem man das Häkchen in der Box „Sport“ aktiviert. Auch die App „Sternerrouten“, die alle knapp 50 Qualitätsradrouten aufzeigt, listet die Bett+Bike-Betriebe auf, ebenso sind sie als „Point of Interest“ im ADFC-Tourenportal, [www.adfc-tourenportal.de](http://www.adfc-tourenportal.de), aufgeführt.

In der Online-Datenbank [www.bettundbike.de](http://www.bettundbike.de) sind auch alle Bett+Bike-Betriebe aus Österreich, Luxemburg und der Schweiz aufgeführt. Die Marke gilt seit diesem Jahr für ganz Österreich, nachdem das Projekt in Niederösterreich erfolgreich angelaufen war.

## Fahrradfreundliche Kriterien

Hotels, Pensionen, Campingplätze oder Jugendherbergen müssen sieben Kriterien erfüllen, um vom ADFC als fahrradfreundlicher Bett+Bike-Gastbetrieb zertifiziert werden zu können: Radfahrer sind hier auch für nur eine Nacht willkommen, das Fahrrad wird sicher untergebracht, für nasse Kleidung und Ausrüstung gibt es eine Möglichkeit zum Trocknen. Werkzeug für kleinere Reparaturen ist vorhanden, für größere ist der Weg zur nächsten Werkstatt bekannt. Dazu gibt es Infos zu Ausflugszielen oder Radwanderkarten als Übersicht, und morgens ein kräftiges Frühstück.

Für das Zertifikat Bett+Bike-Sport müssen Gastbetriebe zusätzliche Kriterien erfüllen, wie Spezialwerkzeug oder eine Wasch- und Trockenmöglichkeit bereitstellen.

**INFO:**

[www.bettundbike.de](http://www.bettundbike.de)  
[www.adfc-tourenportal.de](http://www.adfc-tourenportal.de)



## DEUTSCHLAND PER RAD ENTDECKEN

# In Vorbereitung für das Jubiläum

„Deutschland per Rad entdecken“, der Radurlaubsplaner des ADFC, erscheint Anfang 2015 in der 10. Ausgabe. Die Jubiläumsausgabe wird es erstmals auch als E-Book-Variante geben. Im September 2013 fiel der Startschuss für die Akquise. „Die Realisierung des Projektes hängt immer vom Interesse und der finanziellen Situation der Tourismusorganisationen ab und natürlich von der Qualität der Routen. Auf die achtet auch der Fachbeirat“, sagt Gabi Bangel, Projektleiterin von „Deutschland per Rad entdecken“. Deshalb sei es wichtig, schon jetzt in den Regionen für das Projekt zu werben.

Der Aufwand lohnt sich: Das ausgewählte Routenangebot von „Deutschland per Rad entdecken“ wird in dem Wirrwarr der insgesamt 300 deutschen Radfernwege von der Presse sehr gerne aufgegriffen. „Deutschland per Rad entdecken“ ist zudem ein wichtiges Medium, um für den Aufbau des Radnetzes Deutschland zu werben, die Angebote der ADFC-Qualitätsradrouten und der neuen ADFC-RadReiseRegionen zu präsentieren sowie neuen Routen ein Podium zu geben.

Mit der über 90-seitigen Broschüre, dem Internetauftritt auf [www.adfc.de/reisenplus](http://www.adfc.de/reisenplus) sowie den begleitenden Marketing- und Vertriebsaktivitäten hat sich die Marke „Deutschland per Rad

entdecken“ über die Broschüre hinaus längst etabliert. Eine Umfrage zur aktuellen Ausgabe hat ergeben, dass sie die Erwartungen von 87 Prozent der Leser erfüllt hat, und 92 Prozent haben sie zur Vorbereitung ihres Radurlaubs genutzt und empfehlen sie weiter.

Der Kooperationspartner Deutsche Zentrale für Tourismus (DZT) hat im Oktober den viersprachigen Pocket Guide mit dem Angebot von 70 Radfernwegen aus „Deutschland per Rad entdecken“ veröffentlicht, um vor allem im Ausland das Radreiseland Deutschland zu bewerben – auch auf der 29-sprachigen Website der DZT auf [www.germany.travel](http://www.germany.travel). Hier wird weltweit auch das Bett+Bike-Angebot präsentiert.



**Gabi Bangel**

Tourismusreferentin  
und Projektleiterin  
Deutschland per Rad  
entdecken



### INFO:

Die aktuelle Broschüre „Deutschland per Rad entdecken“ 2013/14 ist auf [www.adfc.de/dpr-bestellen](http://www.adfc.de/dpr-bestellen) gegen eine Versandkostenpauschale von 5 Euro (inkl. MwSt.) per Überweisung nach Erhalt der Broschüre erhältlich. Sie liegt bei vielen Fahrradhändlern zur kostenfreien Mitnahme aus.



**Mit dem Radurlaubsplaner Deutschland per Rad entdecken fällt die Radreise-Vorbereitung leicht – und Sie haben mehr Zeit für Pausen.**





PRESSESCHAU 2013

## Von Radrowdys und Helmträgern – Ein Jahr der Kontroversen



Die Veröffentlichung des ADFC-Fahrradklima-Tests im Februar brachte viel mediale Aufmerksamkeit mit sich, die bis Ende des Jahres anhielt.

Ein turbulentes Fahrradjahr geht für die ADFC-Pressestelle zu Ende. Das umstrittene Helmurteil aus Schleswig-Holstein und die daraus resultierende Diskussion um eine Helmpflicht ist das allüberspannende Thema des Jahres. Die Urteilsverkündung im Juni 2013 trat eine Medienwelle los, die bis heute nicht richtig verebbt ist. Ob Süddeutsche Zeitung, Kontraste, Deutschlandfunk oder stern tv – alle berichteten, meist begleitet von sehr hitzig geführten Debatten in der Leser-, Hörer- oder Zuschauerschaft über den Sinn und Unsinn einer Helmpflicht. Ob im Kreisverband, in der Bundesgeschäftsstelle oder im Bundesvorstand: Der ADFC war gefragter Interviewpartner. Bei aller Emotionalität war die Berichterstattung meist sachlich und ausgewogen – Helmgegner wie -befürworter kamen angemessen zu Wort.



**Bettina Cibulski**  
ADFC-Pressesprecherin

Das Jahr 2013 hatte schon lebhaft begonnen: Ende Januar nannte Kay Nehm, Präsident des Deutschen Verkehrsgerichtstags, die „offensichtliche behördliche Duldung lebensgefährlicher Verhaltensweisen“ vieler Radfahrer einen Skandal. „Kaum ein Radler fährt mit vorgeschriebener Beleuchtung, kaum ein Radler kümmert sich um Fahrtrichtung oder um Ampeln“, sagte er. Kaum hatte er es ausgesprochen, klingelte beim ADFC das Telefon sturm, und die Medien wollten wissen, wie der ADFC zu diesen Äußerungen steht. Bei dem Thema machte sich bemerkbar, dass viele Journalisten inzwischen selbst Rad fahren und „Radrowdy-Aburteilungen“ nicht mehr kommentarlos übernehmen, sondern sie nutzen, um differenziert ein Bild vom Alltag des Radfahrens zu zeichnen. Großartiger Schlusspunkt dieser Debatte war ein ganzseitiges Streitgespräch von Kay Nehm und ADFC-

Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork in der Süddeutschen Zeitung, in dem deutlich wurde: Beide Kontrahenten wollen letztlich das Gleiche – die Bedingungen für Radfahrer in Deutschland verbessern.

## Alkohol und Fahrradbeleuchtung

Zwischenzeitlich sorgte – und sorgt weiter – der Fahrradklimatest seit der Veröffentlichung im Februar für viele positive Schlagzeilen.

Im Mai eröffnete der niedersächsische Innenminister Boris Pistorius die nächste Diskussion. Er forderte, die Promillegrenze für Radfahrer herunterzusetzen. Er brachte damit ein Thema wieder auf die Tagesordnung, das der ADFC bereits 2012 angestoßen hatte. So kamen hier zwei Aspekte zusammen: Der ADFC hatte selbst ein Thema auf die Agenda gesetzt, und er war daher auch bestens auf die Nachfragen vorbereitet – sicher ein Modell für die Zukunft der ADFC-Pressearbeit: Themen, die in der Luft liegen, aktiv auf die politische Tagesordnung zu setzen.

Die Novelle der Beleuchtungsvorschriften für Fahrräder betrifft alle Radfahrer – entsprechend groß ist das Interesse. Den ADFC erreichten aufgrund der Widersprüchlichkeit des Beschlusses viele Nachfragen, was denn nun gelte. Dank der guten Vorarbeit des ADFC-Rechtsreferenten Roland Huhn konnte die Pressestelle viele Missverständnisse aufklären und so wenigstens ein bisschen Licht ins Verordnungsdunkel bringen.

Neben allen Kontroversen lief die alltägliche Pressearbeit weiter. Saisonale Nachfragen zu Fahrradcheck, Fahrradkauf, Urlaub, Sicherheit und Technik beantwortete ADFC-Pressepre-



cherin Bettina Cibulski genauso gründlich wie die weiterhin zahlreichen Anfragen zu Pedelecs und E-Bikes. Und auch das Spektrum der anfragenden Medien war 2013 so breit wie immer: Von FAZ über ARD Brisant bis zur TV-Illustrierten „Auf einen Blick“ – alle wurden und werden gleichermaßen gut bedient.

**INFO:**

Pressebereich des ADFC-Bundesverbands:  
www.adfc.de/presse

### Immer gut informiert...

Auf [www.adfc.de/news](http://www.adfc.de/news) informiert der ADFC regelmäßig über aktuelle Themen rund ums Fahrrad.

Die News veröffentlicht der ADFC Bundesverband auch auf seinem Facebook-Auftritt, [www.facebook.com/allgemeinerdeutscherfahrradclub](http://www.facebook.com/allgemeinerdeutscherfahrradclub).

Termine wie Fahrradmessen, Sternfahrten, ADFC-Veranstaltungen oder fahrradfreie Tage veröffentlicht der ADFC auf [www.adfc.de/termine](http://www.adfc.de/termine).

RADWELT – DAS ADFC-MAGAZIN

# 80.000er-Marke geschafft

Bekannter bunter Grund: Für viele Mitglieder ist das ADFC-Magazin Radwelt ein wichtiges Serviceelement, um dem ADFC beizutreten und dabei zu bleiben. Sechs Mal im Jahr bekommen sie ihr Mitgliedermagazin direkt in den Briefkasten geliefert – mit Reisegeschichten, mit Informationen zu radverkehrspolitischen Themen sowie aus dem Verband und mit Wissenswerten zur Fahrradtechnik.

Mit ihren Themen versucht die Radwelt nicht nur Trends aufzuspüren, sondern auch zu setzen: Mit dem Artikel zur Familienmobilität 2010 ist das offenbar gelungen. Lastenräder und Familientransporträder gelten als der urbane Trend schlechthin. Durch die Elektromotoren wird der Lastentransport per Rad geradezu beflügelt – ein Thema in einer der nächsten Ausgaben.

Ein paar Fakten zu den Radwelt-Lesern: An der Leserbefragung 2013 haben 1.863 Leser und Leserinnen teilgenommen. Radwelt-Leser haben durchschnittlich 4,3 Fahrräder im Haushalt, meist Trekking- und Cityräder (84 Prozent), gefolgt von Reiserädern (26 Prozent), Moun-

tainbikes, Rennrädern (25 bzw. 23 Prozent) und Falträdern (15 Prozent). 13 Prozent der Leser besitzen ein Pedelec.

Mit ihren Fahrrädern sind Radwelt-Leser viel unterwegs: In der Freizeit nutzen es 87 Prozent, für alltägliche Erledigungen 80 Prozent. Mit dem Rad kommen 62 Prozent der Leser zur Arbeit/Ausbildung. Und um sich vom Job zu erholen, fahren 69 Prozent mit dem Fahrrad in den Urlaub. Da kommt natürlich einiges an Kilometern zusammen: 63 Prozent der Befragten sind auf über 4.000 Kilometern im Jahr mit dem Rad unterwegs, 13 Prozent davon fahren sogar mehr als 8.000 Kilometer im Jahr.

Für ihre Themen und deren Gewichtung bekommt die Radwelt viel Lob von den Lesern. 34 Prozent lesen das Mitgliedermagazin eine Stunde, und mehr als die Hälfte der Leser beschäftigt sich zwei Stunden und länger mit der Radwelt. Aktuell liegt die Druckauflage bei 80.650 Exemplaren im 2. Quartal 2013, damit bleibt das ADFC-Magazin das auflagenstärkste Trekkingradmagazin in Deutschland.



**Alexandra Kirsch**  
Radwelt-Chefredakteurin

**INFO:**

[www.adfc.de/radwelt](http://www.adfc.de/radwelt)





TEMPO-30-KAMPAGNE

## Sicherheit zur Regel machen

Das europäische Bürgerbegehren „30km/h – macht die Straßen lebenswert!“ setzt sich für die Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in europäischen Städten ein. Mitte November 2012 ist es mit dem Ziel gestartet, innerhalb eines Jahres eine Million Unterschriften aus sieben oder mehr Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu sammeln.

Das Vorhaben wird leider scheitern. Mitte Oktober 2013 lag der Stand inklusive per Hand ausgefüllter Listen bei schätzungsweise 40.000 Unterschriften, davon etwa 20.000 aus Deutschland. Wäre das Ziel erreicht worden, hätte sich die Europäische Kommission mit den Argumenten für Tempo 30 in Städten befassen müssen.

Neben vielen anderen Verbänden setzt sich auch der ADFC für die Kampagne ein. Konkrete Unterstützung lieferte der Bundesverband mit der Internetseite [www.adfc.de/tempo30](http://www.adfc.de/tempo30), Newsletter-Meldungen, Pressearbeit und Artikeln in der Radwelt. Hinzu kam die Produktion eines Tempo-30-Flyers aus eigenen Mitteln, der über den ADFC-Shop sowie auf Messen verteilt wurde.

### Tempo 30 als Regel, Tempo 50 bleibt möglich

Die ADFC-Bundeshauptversammlung hat sich 2012 für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit ausgesprochen. Ausnahmen für stark befahrene Hauptstraßen sollen allerdings auch weiterhin möglich sein. Die neue Regelung würde die Beweislast einfach nur umkehren – statt der reduzierten Geschwindigkeit müsste ein schnelleres Tempo auf Straßen genehmigt werden. Tempo 30 ist zurzeit nur in abgeschlossenen Wohngebieten zulässig und darf sich nicht auf Hauptstraßen erstrecken.



### Gelebte Praxis

In vielen Städten – wie etwa München, Berlin und Bremen – sind bereits über 70 Prozent aller Straßen als Tempo-30-Zonen ausgewiesen. Die Vorteile sind eindeutig: Die verringerte Geschwindigkeit verbessert die Bedingungen für Radfahrer und Fußgänger, macht den Verkehr flüssiger, vermindert Lärm und verringert die Unfallgefahr. Aus diesen Gründen setzt sich zum Beispiel das Europäische Parlament für Tempo 30 ein. Alle Argumente für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit hat der Fachausschuss Radverkehr in einem Positionspapier zusammengestellt.

Doch es lässt sich schwer vermitteln, dass die reduzierte Höchstgeschwindigkeit in der Praxis kaum Auswirkungen auf die tatsächliche Reisegeschwindigkeit hat. Das zeigen unter anderem die Kommentare bei den News auf [www.adfc.de](http://www.adfc.de) oder auf Facebook. Erfahrungen zeigen allerdings, dass Tempo 30 nach der Einführung von den Bürgern schnell akzeptiert wird.

Es bleibt jedoch zu hoffen, dass – zumindest vorerst in Deutschland – über die bestehende die bestehende Praxis der Kommunen und ihren Einfluss auf die Bundespolitik, Tempo 30 auch unabhängig von der Kampagne flächendeckend eingeführt wird.

**INFO:**

[www.adfc.de/tempo30](http://www.adfc.de/tempo30)

<http://de.30kmh.eu>



HAUSHALT

# Stabile Mitgliedsbeiträge garantieren politische Arbeit



**Birgit Kloppenburg**  
Stellvertretende ADFC-Bundesvorsitzende

Der Haushalt des ADFC-Bundesverbands schließt 2012 mit einem leichten Plus von rund 17.000 Euro ab. Auch das Haushaltsvolumen liegt über dem Plan. Es ist zwar mit 4,9 Millionen Euro geringer als im Vorjahr mit 5,2 Millionen Euro. „Das liegt vor allem daran, dass in diesem Jahr weniger Projekte in den Haushalt mit einfließen“, sagt Birgit Kloppenburg, stellvertretende ADFC-Bundesvorsitzende. Das gewichtigste Beispiel ist das Projekt „Deutschland per Rad entdecken“: Es wurde 2011 abgerechnet – der Radurlaubsplaner war auch im Folgejahr noch aktuell.

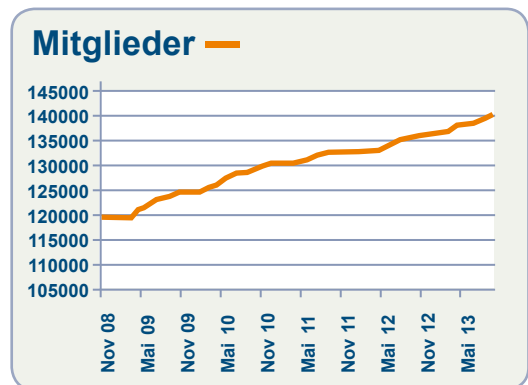
Die Beitragseinnahmen sind in diesem Jahr analog zum Mitgliedswachstum gestiegen, sodass der ADFC weiterhin über zwei Drittel seiner Einnahmen aus Mitgliedsbeiträgen bestreitet. Damit bleibt die politische Arbeit des ADFC unabhängig von Fördermitteln.



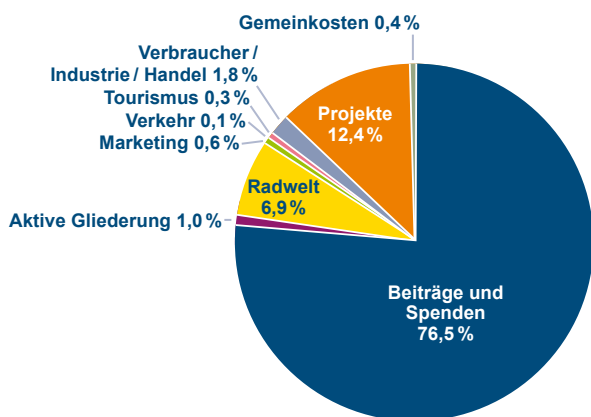
**Maren Mattner**  
Kaufmännische Bundesgeschäftsführerin

## Mitgliederwachstum

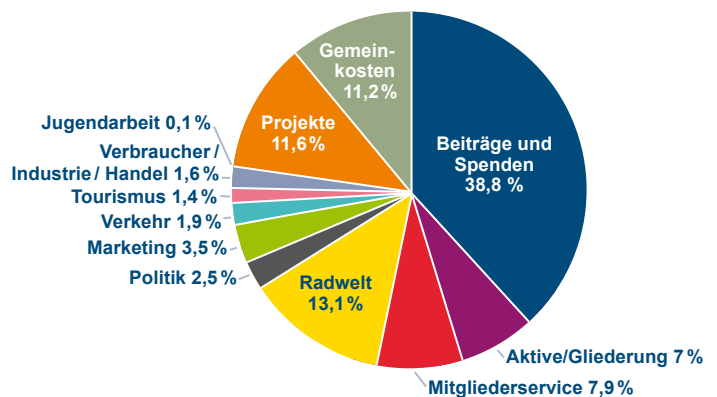
Der ADFC wächst weiterhin beständig. 140.481 Mitglieder unterstützen den ADFC im Oktober 2013 bei der Arbeit für den Radverkehr. In den vergangenen zwölf Monaten sind es 4.143 Mitglieder mehr geworden, eine Steigerung von rund drei Prozent. Die Grafik verdeutlicht auch die Beständigkeit über die Jahre: Seit Ende 2008 hat der ADFC über 20.000 Mitglieder hinzugewonnen.



## Einnahmen



## Ausgaben







## Impressum

### Herausgeber:

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.  
(Bundesverband)

### Postadresse:

Postfach 10 77 47, 28077 Bremen  
Tel.: 0421/34 62 90  
Fax: 0421/346 29 50  
E-Mail: [kontakt@adfc.de](mailto:kontakt@adfc.de)  
Internet: [www.adfc.de](http://www.adfc.de)

### Redaktion:

Carsten Schabacher, Norgand Schwarzlose

### Gestaltung:

Atelier Grunwald, Bremen

### Bildnachweise:

Alle Bilder ADFC, außer Seite 11, Seite 13: Fotolia; Seite 4: Messe Friedrichshafen;  
Seite 15: [pd-f.de/Koga](http://pd-f.de/Koga); Seite 16: ADFC/BZP; Seite 27: Süddeutsche Zeitung;  
Seite 29: EBI Tempo 30; Seite 35: AOK, Seite 36: Allianz pro Schiene, DVR,  
Netzwerk Shared Space, Bike Brain Pool