

RAD+SCHIFF IN KROATIEN

INSEL FÜR INSEL



COOLES KLIMA: Miteinander
im Straßenverkehr verbessern

AUSPROBIERT: Rennräder mit
elektronischen Schaltungen

RAD+RECHT: Eltern haften
für ihre Kinder?

SCHWALBE 

**LOVE AT
FIRST CLIK
SCHWALBE CLIK VALVE**

Get there

[schwalbe.com/clik-valve](https://www.schwalbe.com/clik-valve)

FAIR STATT AGGRESSIV



Alexandra Kirsch
Chefredakteurin

Knappe Überholmanöver, absichtliches Abdrängen, Hupen, Drängeln oder Anschreien – Beispiele für Aggressionen kennen wohl alle, die im Straßenverkehr unterwegs sind. Allein die Erinnerung an so manche Situationen lässt den Puls noch immer steigen. Gefühlt ist die Stimmung in den letzten Jahren aggressiver geworden. In Umfragen geben zumindest mehr Menschen zu, dass sie sich häufiger aggressiv im Straßenverkehr verhalten.

Zu entschuldigen ist das bewusste Missachten von Regeln und Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht, zumal dabei in Kauf genommen wird, dass andere zu Schaden kommen. Aber auch Unachtsamkeiten und Fehler können als aggressiv wahrgenommen werden, obwohl sie nicht beabsichtigt und schon gar nicht persönlich gemeint waren.

Doch ließe sich die Vision Zero – also die Vermeidung von Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr – allein durch ein rücksichtsvolleres Miteinander verwirklichen? Kaum. Um vor allem die Sicherheit der ungeschützten Verkehrsteilnehmer:innen zu erhöhen, sind viel mehr Maßnahmen nötig. Andere Länder sind erfolgreicher beim Umsetzen der Vision Zero, weil sie beispielsweise mehr Tempo 30 in Ortschaften durchgesetzt haben und generell auf Autobahnen sowie

Landstraßen mit der Geschwindigkeit bei den Kraftfahrzeugen runtergehen.

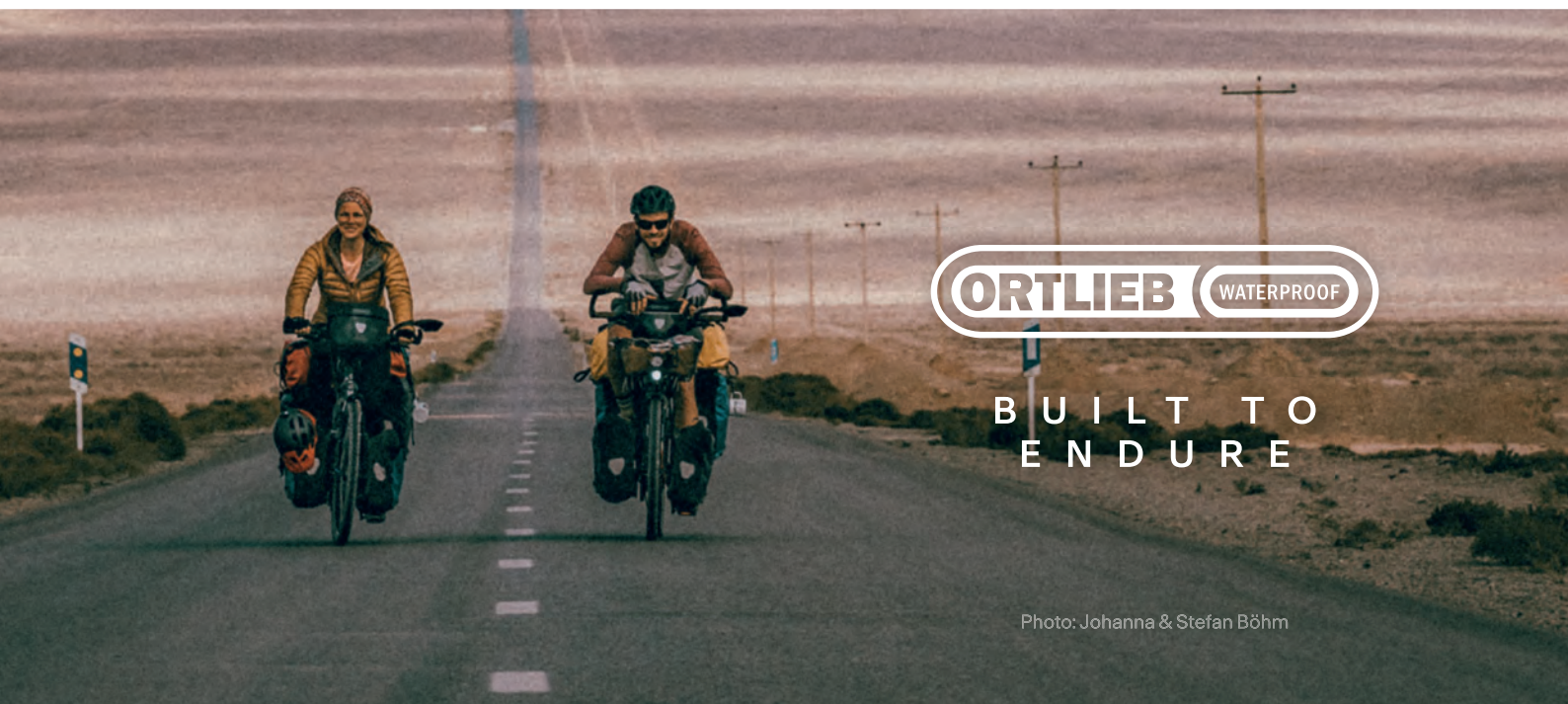
Auch gesellschaftliche Akteure wie der ADFC sind wichtig: Er setzt sich vehement für eine Fehler verzeihende Infrastruktur, sichere Kreuzungen und geschützte Radwege ein und prangert zudem ausbleibende Fortschritte an oder dass nicht genügend finanzielle Ressourcen für die Radinfrastruktur eingeplant werden.

Infrastruktur ist wichtig – und wenn wir uns rücksichtsvoll, regelkonform und vorhersehbar verhalten, tun wir gleichzeitig etwas für ein besseres Verkehrsklima. So können wir einen eigenen Beitrag für mehr Verkehrssicherheit leisten. Doch das gelingt nur, wenn alle innerlich auf die Bremse treten, selbst wenn das Stresslevel im Straßenverkehr steigt.

Unser eigenes Verhalten haben wir in der Hand, unser Einfluss auf das Verhalten anderer ist begrenzt. Allerdings verfolgen wir alle ein gemeinsames Interesse: Die allermeisten von uns wollen sicher ans Ziel kommen und wünschen sich ein faires Miteinander im Straßenverkehr. Das ist doch ein ermutigender Gedanke.



◀ **Hand drauf:** Mehr Miteinander im Straßenverkehr sorgt für eine bessere Stimmung.



ORTLIEB

WATERPROOF

**BUILT TO
ENDURE**



Gefühl nimmt Aggression im Straßenverkehr zu.

Doch oft hat sie wenig mit dem Gegenüber auf der Straße zu tun. Wir haben nach Ursachen gesucht und Tipps gesammelt, um die Aggressionsspirale zu durchbrechen.

BEWEGEN

6 Aggression im Straßenverkehr

Gemeinsam besser unterwegs

12 Rad+Recht

Eltern haften für ihre Kinder?

14 Neuigkeiten

TECHNIK

18 Ausprobiert: Rennräder mit elektronischer Schaltung

Rundfunk

24 gesehen+gefahren

28 Einblick: Fahrradhandschuhe

Greifbare Vorteile



René Filipek, Redakteur und Fahrradexperte

Elektronische Schaltsysteme sind im Radsport mittlerweile weit verbreitet und auch an Rennrädern der Mittelklasse zu finden. Wir zeigen, wie das Schalten per Funk funktioniert und ob sich die Investition lohnt.

REISEN

34 Rad+Schiff in Kroatien

Inselreich

40 Touren+Tipps

ADFC-Qualitätsradrouten nah am Wasser

42 Radwelt-Ritzelbande

Mit dem Fahrrad auf Tour!

44 Reisenotizen

DIALOG

3 Prolog

32 Blickwinkel/Marktplatz

50 Rätsel

51 Vorschau/Impressum



In das inselreiche Land verliebt man sich ganz schnell: Kroatiens Inseln lernt man per Rad und Schiff in ihrer ganzen Vielfalt kennen – auf dem Wasser- und Landweg. Abends geht es zurück an Bord, wo Restaurant, Bar und Kabine warten.



KONTAKT

Mo – Do: 9:00 – 17:30 Uhr
 Fr: 9:00 – 15:30 Uhr
 Telefon: 030/20 91 49 80
 Fax: 030/20 91 49 855
 E-Mail: kontakt@adfc.de

SERVICE

Technikfragen
 techtalk@adfc.de
 Schöne Radtouren finden
 www.adfc-radtourismus.de
 Kontakt zum lokalen ADFC
 www.adfc.de/vorort
 Alles rund ums Rad
 www.adfc.de

SOCIAL MEDIA

- www.facebook.com/AllgemeinerDeutscherFahrrad-Club
- www.instagram.com/adfc.de
- <https://mastodon.social/@ADFC>
- www.youtube.com/c/ADFCeV/

NEWSLETTER

DER NÄCHSTE NEWSLETTER KOMMT IM JUNI

Alle ADFC-Mitglieder können unseren Newsletter kostenfrei abonnieren und werden so regelmäßig informiert. Haupt-, Familien- und Haushaltsmitglieder können, um den Newsletter zu erhalten, hier ihre eigene E-Mail-Adresse eintragen: www.adfc.de/mailadresse.

Interessierte Nicht-Mitglieder nutzen www.adfc.de/newsletter.

E-PAPER

Archiviert sind die E-Paper der Radwelt im Mitgliederbereich auf www.adfc.de. Der Link zum aktuellen E-Paper kommt per E-Mail. Wechseln Sie hier zur digitalen Radwelt: www.adfc.de/e-paper.

Deine Welt der Räder.



ADFC SPECIAL



FLYER

⚡ **Komfort-Tourenrad 29"**
Upstreet 5.43R LE

Handgefertigt
in der Schweiz

Großes 3.5" Farbdisplay

2207 € SPAREN UVP 4699 €

2492 €

Komplette
StVZO-Ausstattung

Parallelogramm-Sattelstütze
für maximalen Komfort



Scheibenbremsen
plus Rücktrittbremse

Kraftvoller Panasonic GX Force Pro Motor
75 Nm | 750 Wh Akku | carbonverstärkter
Riemenantrieb

**ZUBEHÖR-BONUS
FÜR ADFC MITGLIEDER**

50€



zweirad-stadler.de

Irrtümer, Druckfehler, Preisänderungen und Liefermöglichkeiten vorbehalten. Teilweise keine Originalabbildungen. Angebote nur solange der Vorrat reicht. ** ehemalige UVP *** Preis entspricht unserem Markteinführungspreis der aktuellen Saison. Zweirad-Center Stadler Regensburg GmbH, Kirchmeierstraße 22, 93051 Regensburg

Gilt für das Flyer Upstreet 5.43R LE gegen Vorlage dieses Gutscheins. Einlösbar in jeder Stadler-Filiale bis 31. Juli 2026. Pro Einkauf und Person nur ein Gutschein einlösbar. Nicht kombinierbar mit anderen Rabatt-Aktionen.



GEMEINSAM BESSER UNTERWEGS

VERKEHRSKLIMA: WENIGER AGGRESSION, MEHR RÜCKSICHT Im Straßenverkehr gibt es klare Regeln, an denen sich alle Verkehrsteilnehmer:innen orientieren müssen. Der wichtigste Grundsatz steht in § 1 Abs. 1 StVO: „Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.“ Doch was, wenn die gegenseitige Rücksichtnahme fehlt?

Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) befragt Verkehrsteilnehmende regelmäßig zum „Verkehrsklima in Deutschland“. Zentrale Themen sind Sicherheitsempfinden und Aggression im Straßenverkehr. In der Befragung 2023 gaben 53 Prozent der Autofahrenden an, bei Ärger eher zu schnell zu fahren. 48 Prozent der Radfahrenden berichteten, gelegentlich auf den Gehweg auszuweichen, um schneller voranzukommen. Die Zahlen zeigen: Stress macht uns ungeduldig – und genau da müssen wir aktiv gegensteuern.

Im ADFC-Fahrradklima-Test 2024 legte der ADFC mit fünf Sonderfragen einen Fokus auf das Miteinander im Verkehr. Es wurde mit 4,05 sogar schlechter bewertet als das Verkehrsklima

für Radfahrende insgesamt (3,92). 68 Prozent der Befragten finden, dass sich viele Menschen im Straßenverkehr aggressiv verhalten. Auch in Fahrradstädten wie Münster, Freiburg und Karlsruhe gilt mangelnde Rücksicht als großes Problem.

Selbst- und Fremdbild Die UDV fragt nicht nur nach dem eigenen Verhalten, sondern auch danach, wie das Verhalten anderer wahrgenommen wird. Dabei zeigt sich ein typisches Muster: Aggression sehen viele als Problem – aber vor allem bei „den anderen“. So sagen 96 Prozent der Autofahrenden, sie würden Radfahrende mit ausreichend Abstand überholen – gleichzeitig beobachten sie bei 93 Prozent der anderen, dass diese zu dicht überholen. Bei den Radfahrenden ist es



Kleine Schritte, große Wirkung

Was kann ich selbst tun?

- +++ **Zeitpuffer einplanen:** weniger Zeitdruck = höhere Frustrationstoleranz
- +++ **Perspektive wechseln und sich in andere Verkehrsteilnehmende hineinversetzen:** Wie würde ich zu Fuß, auf dem Fahrrad oder im Auto die Situation wahrnehmen?
- +++ **Aggression nicht persönlich nehmen:** Oft hat sie Ursachen, die nichts mit mir zu tun haben.
- +++ **Freundlichkeit wirkt:** Verhalte ich mich rücksichtsvoll, erlebe ich häufiger, dass andere mir mit Rücksicht begegnen.
- +++ **Andere Verkehrsteilnehmende nicht als Konkurrenz, sondern Partner:innen im Verkehr sehen** – in der Regel haben wir alle ein gemeinsames Ziel: sicher ankommen.

Subjektive Eindrücke, messbare Zahlen Während der Studie der UDV und dem ADFC-Fahrradklima-Test subjektive Eindrücke zu Grunde liegen, gibt es auch messbare Zahlen. Laut Polizeilicher Kriminalstatistik wurden im vergangenen Jahr 34.506 Fälle (2024: 37.614 Fälle) von Nötigung im Straßenverkehr angezeigt. Die Dunkelziffer dürfte deutlich höher liegen, weil nicht jede als Nötigung empfundene Situation zur Anzeige gebracht wird.

Wie aggressiv sich Menschen tatsächlich im Straßenverkehr verhalten, ist schwer zu beurteilen. Auch Unachtsamkeit oder Hektik können zu engen Überholmanövern oder plötzlichen Spurwechseln führen. Dass Menschen zugeben, öfter aggressiv zu reagieren, ist aber eine zunehmende Tendenz in den Umfragen. Das gefühlte Mehr an Aggression beeinflusst das Verhalten: Die Toleranz sinkt, das Aggressionslevel steigt, gleichzeitig werden die Menschen unsicherer, unkonzentrierter und machen eher Fehler. Ein gutes Verkehrsklima ist deshalb kein „Nice-to-have“, sondern aktive Unfallprävention. >

^ **Gerade bei Platzmangel** sind sichere Infrastruktur und das Einhalten der Regeln für das Miteinander im Straßenverkehr wichtig.

> **Bei parkenden Autos** oder Lieferwagen auf auf Radwegen und -spuren steigt der Puls von Radfahrenden: Sie sind gezwungen, in den fließenden Verkehr auszuweichen.

ähnlich: 48 Prozent geben an, gelegentlich auf den Gehweg auszuweichen, nehmen dieses Verhalten aber bei 92 Prozent der anderen wahr.

Ein besseres Verkehrsklima entsteht nicht durch Schuldzuweisungen, sondern durch Selbstreflexion. „Erzieherische Maßnahmen“ gehören nicht auf die Straße: Hupen, Drängeln oder Belehren verschärfen Situationen mehr als sie helfen. Auch das eigene Verhalten mit der Ausrede „Ich wurde provoziert“ zu rechtfertigen, hilft nicht weiter. Entscheidend ist: Wir können andere nicht steuern – aber unser eigenes Verhalten.



Druck rausnehmen statt Druck machen Viele Faktoren heizen die Stimmung an: begrenzter Straßenraum, mehr Pkw, mehr Rad- und Lieferverkehr, dazu ÖPNV und Fußverkehr – alle brauchen Platz. Wenn wir zu spät dran sind, wenn es stockt, Wege zu schmal sind oder andere „im Weg“ zu sein scheinen, entsteht schnell Frust. Kommen Stressoren aus Arbeit oder Privatleben hinzu, kann die Stimmung leicht kippen. Deshalb sind Rahmenbedingungen notwendig, die mehr Gelassenheit im Straßenverkehr erleichtern: eine einfach verständliche und fehlerverzeihende Infrastruktur, Regeln, die eingehalten werden, und ein faires Miteinander, bei dem andere Verkehrsteilnehmende nicht als „Konkurrenz“ gesehen werden.

Revierverhalten und Kulturleistung Siegfried Brockmann, zuständig für die Themen Verkehrssicherheit und Unfallforschung bei der Björn Steiger Stiftung, sieht als weiteren Faktor für Aggression auch das „Revierverhalten“. Es schlummert seit der Steinzeit im Menschen: „Fährt jemand auf der Autobahn zum Beispiel 150 km/h, hält er die nächsten 300 Meter für ‚sein Revier‘. Wechselt nun jemand mit einer geringeren Geschwindigkeit auf diese Spur, kann das als Revierverletzung empfunden werden.“ Das Phänomen tritt auch im Stadtverkehr auf: „Ist man mit 20 km/h auf dem Hochbordradweg unterwegs, wird ständig etwas zum Bremsen zwingen: ein Fußgängerüberweg, eine rote Ampel, ein Radfahrer, der nicht überholt werden kann usw. Und alles, was zum Bremsen zwingt, ist ein Eingriff in das eigene Revier. Wir haben zwar in einer ‚Kulturleistung‘ gelernt, damit umzugehen – allerdings



^ **Emotionen Im Straßenverkehr:** Ausblenden lassen sie sich kaum, aber wer am Verkehr teilnimmt, sollte in der Lage sein, seine Impulse zu kontrollieren.

mit Grenzen: Irgendwann ist das ‚Aggressionsgefäß‘ womöglich voll“, so Brockmann. Abhängig davon, inwieweit der einzelne Mensch in der Lage ist, mit Druck umzugehen und die eigenen Emotionen zu kontrollieren, wird die Reaktion ausfallen: Manche Menschen bleiben ruhig, andere haben eine sehr kurze Zündschnur.

Auch die zunehmende Individualisierung, sich selbst am wichtigsten zu nehmen und sich nicht als Teil der Gesellschaft zu sehen – die nur funktioniert, wenn alle zusammenarbeiten –, trägt wohl einen Teil dazu bei. Zwar sind diese Erkenntnisse keine Lösungsansätze, können aber dabei helfen zu verstehen, was in uns vorgeht, und ein erster Schritt zur Reflexion des eigenen Verhaltens sein. Denn am Ende entscheidet nicht der Impuls, sondern die Fähigkeit zur Selbstkontrolle: Wer die eigene Aggression kontrolliert, schützt sich selbst und andere.

Punktesystem überarbeiten? „Auf der Autobahn hätten geringere Geschwindigkeiten durchaus einen Effekt auf die Aggression, weil dann das, was jemand für eine Revierverletzung hält, seltener vorkommt“, sagt Siegfried Brockmann. Höhere Bußgelder hält er für sozial ungerecht und plädiert stattdessen dafür, bei den Punkten nachzulegen, sodass schneller eine Führerscheinsperre folgt: „Acht Punkte muss man erst mal zusammenfahren – das macht man nicht aus Versehen. Deswegen mein Vorschlag: Das Punktesystem noch mal drastisch überarbeiten, denn dann trifft es die sogenannten Grobmissachter.“ Eine schnellere Führerscheinsperre träfe unabhängig vom Einkommen alle gleichermaßen, die durch Verkehrsdelikte und Aggression auffallen. Laut Brockmann müsse Aggression im Straßenverkehr und das Missachten von Regeln unbedingt sanktioniert werden, da dieses Verhalten sonst beibehalten werde.

TIPPS DER KOMMUNIKATIONSTRAINERIN GOŠKA SOLUCH

Wer den eigenen Alarmmodus (z. B. flacher Atem, angespannte Muskeln, schneller Puls) erkennt, kann bewusst gegensteuern: langsamer atmen, Schultern oder Griff lockern, innerlich sagen: „Ich bleibe ruhig.“ Ziel ist, vom Impuls zurück in die Kontrolle zu kommen.

Wenn bestimmte Situationen Stress auslösen (eng überholt, bedrängt, angeschrien oder übersehen werden), kann ich möglicherweise über mein Verhalten Einfluss nehmen:

- Abstand vergrößern
- Tempo reduzieren
- klar und sichtbar positionieren
- mir bewusst machen: Nicht jede Aggression hat mit mir zu tun.

Nicht jede Provokation braucht eine Antwort. In angespannten Situationen helfen kurze, klare, sachliche Botschaften besser als Diskussionen. Deeskalation heißt oft, sich nicht auf einen Machtkampf einzulassen. Wenn das Gegenüber nicht erreichbar scheint oder die Situation zu kippen droht, dann ist ein Rückzug kein „Kleinbegeben“, sondern Selbstschutz – gerade, weil Radfahrende ungeschützt sind.

Wer vorausschauend fährt, gut sichtbar ist und die eigene Körperspannung bewusst reguliert, wirkt souverän und sicher.

Zum Thema „Straßenverkehr ohne Angst“ bietet die ADFC-Akademie am 17. September 2026 von 18 bis 20 Uhr einen Workshop mit Goška Soluch, Mediatorin und Kommunikationstrainerin, an: www.adfc.de/adfc-akademie

SELBSTEINSCHÄTZUNG und FREMDWAHRNEHMUNG bei Autofahrenden

94 % sagen, dass sie besonders viel Rücksicht nehmen, wenn sie Radfahrende mit dem Pkw überholen.

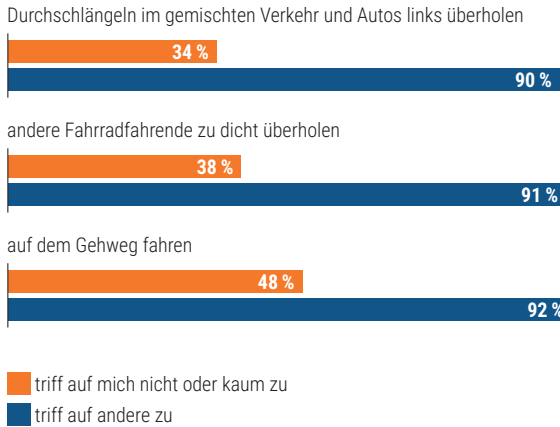
SELBSTEINSCHÄTZUNG 94 %

92 % geben an, dass sie beobachten, dass andere Autofahrende Radfahrende zu dicht überholen.

FREMDWAHRNEHMUNG 92 %

Quelle: Studie Verkehrsklima in Deutschland 2023, www.udv.de

SELBSTEINSCHÄTZUNG und FREMDWAHRNEHMUNG bei Radfahrenden



Quelle: Studie Verkehrsklima in Deutschland 2023, www.udv.de

Infrastruktur ausbauen – Konflikte vermeiden

Radfahrenden fehlt viel zu häufig eine eigene sichere Infrastruktur: Auf der Fahrbahn empfinden Autofahrende sie oft als Hindernis – Radfahrende bekommen das durch zu enges Überholen zu spüren. Auf gemeinsamen Rad- und Fußwegen sind Konflikte mit Zuzußgehenden vorprogrammiert, ebenso an ÖPNV-Haltestellen, wenn die Radspur direkt durch den Laufweg führt. Außerdem weichen nicht wenige Radfahrende auf den Gehweg aus, wenn es keinen Radweg oder Radstreifen gibt, oft, weil sie sich dort sicherer fühlen.

„Überall dort kann ein durchgängiges, komfortables Radwegenetz regelkonformes Verhalten fördern und dazu beitragen, Konflikte und damit auch Aggression zu verhindern. Bauliche Trennungen und geschützte Radwege helfen, unterschiedliche Verkehrsmittel und Geschwindigkeiten räumlich zu trennen“, sagt Christoph Schmidt vom ADFC-Bundesvorstand.

„Nicht nur dann, wenn der Platz für eine eigene Radverkehrsinfrastruktur fehlt, sondern grundsätzlich sollte innerorts Tempo 30 gelten und in Fahrradstraßen das Überholen von Radfahrenden verboten sein. Nach niederländischem Vorbild müssen auch Knotenpunkte und Kreuzungen konfliktärmer gestaltet werden: Kraftfahrzeuge biegen durch einen 90-Grad-Winkel nicht so schnell ab, er würde auch die Sichtbeziehungen verbessern. Das Trennen der Grünphasen an Kreuzungen kann ebenfalls Konflikte vermeiden“, so Schmidt weiter. Der Umbau der Infrastruktur allerdings dauert lange und ist deshalb nur ein Baustein.

Appelle und Aufklärung Mit Verkehrssicherheitskampagnen wie #mehrAchtung vom Bundesverkehrsministerium und Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) wird für mehr Rücksicht und verantwortungsvolles Verhalten aller Verkehrsteilnehmenden geworben: Jede:r sollte darauf schauen, was Menschen im Verkehr vereint – nicht, was sie trennt. Kommunen wie Aachen, Leipzig und Freiburg haben Kampagnen für ein faires Miteinander gestartet und wollen durch Dialog eine neue Verkehrskultur etablieren. Aufklärung und Appelle stoßen aber an Grenzen, und die Wirkung solcher Kampagnen ist nur schwer messbar. Unnützlich sind sie aber >



VON BURG ZU BURG

Radreise ins Mittelalter auf der Etappe Region Coburg

Auf der neuen Radroute „Von Burg zu Burg“ in Franken kann man ganz tief in die Geschichte eintauchen. Der Radweg lädt zu einer mehrtägigen Zeitreise per Rad ein, u. a. auf der rund 80 km langen Etappe von der Fränkischen Leuchte, der Veste Heldburg, zur Fränkischen Krone, der Veste Coburg, durch die Urlaubsregion Coburg.Rennsteig.

Die zahlreichen Burgen, Schlösser und historischen Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke ermöglichen spannende Einblicke in vergangene Jahrhunderte. In charmanten Altstädten wie der Fachwerkperle Seßlach oder in der ehemalige Residenzstadt Coburg und auf der Veste Coburg braucht man nicht allzu viel Fantasie, um das Mittelalter gedanklich aufleben zu lassen. Auch das Burgenmuseum der Veste Heldburg zeigt die Vergangenheit anschaulich.

Die Route verbindet aber auch Kultur und Natur eindrucksvoll, wie die Etappe durch das idyllische Rodachtal zeigt. In Franken gehören Gastlichkeit und kulinarischer Genuss einfach dazu, garnieren lässt sich das Ganze noch mit einem Schuss Wellness, z. B. in der am Weg liegenden „ThermeNatur Bad Rodach“. Der gut ausgebaut Radweg „Von Burg zu Burg“ ist ideal für Genießer, Entdecker und Aktivurlauber. Wer der Route folgt, erlebt die Region rund um Coburg aus einer einzigartigen historischen Perspektive.

Weiterer Pluspunkt: Die zertifizierten Bett+Bike-Betriebe entlang der Strecke bieten neben Übernachtungsmöglichkeiten für jeden Geschmack – vom Baumschiffhotel über Ferienwohnungen bis zum fränkischen Gasthof – sichere Fahrradabstellplätze, Trockenmöglichkeiten und Werkzeug für kleinere Reparaturen.

Scannen Sie hier...



Die Maßnahme ist Teil des Projektes „COnnect – Zertifizieren, Qualifizieren, Aktivieren“, gefördert durch das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie.



nicht, zeigen sie doch, dass wir alle für ein besseres Verkehrsklima verantwortlich sind.

Wichtig ist, dass andere Verkehrsteilnehmer:innen das eigene Verhalten eindeutig erkennen können: mit Handzeichen oder Blinker anzeigen, dass man abbiegen will. Eine vorausschauende Fahrweise und Fehler einzukalkulieren, hilft ebenfalls dabei, „Druck vom Kessel“ zu nehmen. Schließlich machen wir alle mal Fehler und sind darauf angewiesen, dass andere sie „ausbügeln“.

Von „erzieherischen Maßnahmen“ lieber Abstand nehmen: Wenn sich andere Verkehrsteilnehmende falsch verhalten, ist ein klärendes Gespräch im schnellen Straßenverkehr kaum möglich. Wer es versucht, wird Ärger und Aggression, aber nur sehr selten den gewünschten Effekt erzielen. Das Verhalten anderer Menschen können wir kaum beeinflussen, aber unser eigenes.

Alle sind verantwortlich Für alle Verkehrsteilnehmenden – egal, ob mit dem Rad, E-Scooter, Kfz oder zu Fuß unterwegs – gilt: Es gibt keine Entschuldigung für rücksichtsloses und aggressives Verhalten anderen gegenüber! Jede:r Einzelne ist mitverantwortlich dafür, dass alle sicher unterwegs sein können. Aber grundsätzlich gilt: Wer stärker motorisiert ist, richtet bei einem Unfall größeren Schaden an und muss deshalb umso umsichtiger fahren. Rücksichtnahme gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmer:innen steht an erster Stelle!

Unabhängig von Mobilitätsform, Alter, Herkunft und Geschlecht – im Straßenverkehr profitieren alle von Respekt und Rücksichtnahme, denn sie tragen zu mehr Wertschätzung und einem besseren Verkehrsklima bei. Und das bedeutet am Ende: mehr Sicherheit, Gelassenheit und Lebensqualität für alle. *Barbara Lücke*

NACHGEFRAGT ...



... bei **DIPL.-PSYCH. JULIANE ANKE**, Verkehrropsychologin an der TU Dresden

BEI AGGRESSION KOMMT VIELES ZUSAMMEN

Die Stimmung im Straßenverkehr wird oft als aggressiv wahrgenommen, vor allem zwischen Menschen im Kfz und auf dem Rad. Warum ist das so?

Auf dem Fahrrad bin ich natürlich im Vergleich weitaus ungeschützter als im Auto. Deshalb fühlen sich kritische Situationen mit Autofahrer:innen, wie zu dichtes Überholen, für Radfahrer:innen maximal bedrohlich und provozierend an. Genau wie Autofahrer:innen verstoßen aber auch Radfahrer:innen gegen Regeln. Fahren sie z. B. plötzlich auf die Fahrbahn, kann auch das bei Autofahrer:innen zu Frust oder zu Aggression führen.

Im Zusammenhang mit Aggression im Straßenverkehr hat die Forschung gezeigt, dass es nicht den einen Erklärungsfaktor gibt. Vielmehr handelt es sich um ein Zusammenspiel verschiedener individueller, sozialer und infrastruktureller Aspekte. Verschiedene psychologische Mechanismen scheinen dabei im Straßenverkehr besonders wirksam zu sein.

Welche Mechanismen sind das?

Vier Aspekte sind besonders relevant: die Frustrations-Aggressions-Hypothese, die Aspekte Depersonalisierung und Anonymität, die Eigengruppen-Fremdgruppen-Dynamiken und die Attributionsfehler. Nach der Frustrations-Aggressions-Hypothese können blockierte Ziele, z. B. durch langsame Radfahrer:innen oder Stau, zu

Frustration führen, die sich in Ärger und aggressivem Verhalten entladen kann. Sowohl Autofahrer:innen als auch Radfahrer:innen erleben häufig, dass andere ihre Fortbewegung behindern, was als Provokation empfunden werden kann.

Auch Depersonalisierung und Anonymität im Verkehr können Aggression fördern. Das Fahrzeug schafft eine „Schutzzone“, die soziale Hemmungen abbauen kann. Die Anonymität im Straßenverkehr kann so die Schwelle für aggressives Verhalten senken, da andere Verkehrsteilnehmer:innen nicht als Individuen, sondern als „Hindernisse“ oder Vertreter:innen einer Gruppe wahrgenommen werden.

Zudem gibt es Eigengruppen-Fremdgruppen-Dynamiken: Auto- und Radfahrer:innen nehmen sich als unterschiedliche Gruppen wahr, betrachten sich vielleicht sogar als Gegner:innen im Sinne von „wir“ vs. „die“. Das kann zu negativen Stereotypen und einer stärkeren Bereitschaft führen, dem „Fremdgruppen“-Mitglied feindselige Absichten zu unterstellen.

Außerdem kann es zu Attributionsfehlern kommen: Regelverstöße oder Fehler der eigenen Gruppe werden dabei als situationsbedingt entschuldigt, die Fehler der anderen aber als allgemeine Gruppeneigenschaft betrachtet, z. B. „Radfahrende sind rücksichtslos“. Besonders die Tendenz, feindselige Absicht zu unterstellen, der sogenannte „hostile attribution bias“, kann das Aggressionspotenzial verstärken.



< **Mit Herz und Respekt unterwegs** zu sein, hilft das Verkehrsklima zu verbessern.

Der Straßenverkehr ist genau geregelt, dennoch fahren Menschen zu schnell und nehmen keine Rücksicht. Provoziert das Aggression?

Bewusste Regelverstöße werden als besonders provozierend erlebt, weil sie als absichtliche Missachtung sozialer Normen interpretiert werden können. Die wahrgenommene Intention ist entscheidend: Werden Regelverstöße, wie zu schnelles Fahren und zu dichtes Überholen, als absichtlich erlebt, steigt die Wahrscheinlichkeit für Ärger und aggressive Reaktionen.

Zudem ist die Diskrepanz zwischen Selbst- und Fremdwahrnehmung groß. Studien zeigen, dass beide Gruppen eigene Regelverstöße unter- und die der anderen überschätzen können. Während eine Mehrheit der Autofahrer:innen angibt, immer den Mindestabstand einzuhalten, zeigen Beobachtungen das Gegenteil. Radfahrer:innen berichten von hoher Regelkonformität, werden aber häufig beim Fahren auf Gehwegen oder bei Rotlichtverstößen beobachtet.

Strikte Regeln allein verhindern Aggressionen nicht, da psychologische Prozesse wie Attribution, also Ursachenzuschreibung, Gruppendynamik und emotionale Erregung stärker wirken als formale Vorschriften.

Wie lassen sich Konflikte zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer:innen dann vermeiden oder zumindest entschärfen?

Studien zum Thema empfehlen eine Kombination unterschiedlicher Maßnahmen. Ein Aspekt ist Empathieförderung und Perspektivwechsel: Programme, bei denen Autofahrer:innen selbst Rad fahren und umgekehrt, fördern Verständnis für die Perspektive der anderen Gruppe und reduzieren negative Stereotype. Prosoziales Verhalten, wie Rücksichtnahme und Abstandhalten, wird am stärksten durch die Wahrnehmung gefördert, dass dies die soziale Norm ist. Kampagnen, die positives Verhalten sichtbar machen, sind daher besonders sinnvoll. Klare Kommunikation, wie Handzeichen oder Blickkontakt, kann helfen, Missverständnisse und Konflikte zu reduzieren. Auch Bildung ist wichtig, denn Aufklärung über die Folgen von Ärger und Aggression sowie Trainings zu emotionaler Selbstregulation durch Achtsamkeit, können dazu beitragen, das Verkehrsklima zu verbessern.

Das komplette Interview auf www.adfc.de/interview-verkehrsklima

» Bewusste Regelverstöße werden als besonders provozierend erlebt, weil sie als absichtliche Missachtung sozialer Normen interpretiert werden.

Fotos: iStockphoto.com/querbeet, Michael Kretschmar

uebler
FAHRRADTRÄGER

Auf die Kupplung,
fertig, los!



www.uebler.com

› **Verkehrssituationen durchsprechen:**
So merken Eltern, wie reflektiert ihr Kind im Verkehr agiert.

✓ **Nicht in jedem Fall** haften Eltern für ihre Kinder.



ELTERN HAFTEN FÜR IHRE KINDER?

AUFSICHTS- UND HAFTUNGSPFLICHT VON ELTERN Im Dezember 2025 beschäftigte sich das Landgericht Karlsruhe in einem Urteil (2 O 135/24) mit der Haftung eines Elternteils für Fahrfehler eines fast sechsjährigen Kindes beim Radfahren. Das Urteil bestätigt die gefestigte Rechtsprechung dazu und hat im konkreten Fall eine Haftung des Elternteils für das Kind verneint.

Ein Kind fährt mit dem Fahrrad auf dem Gehweg und übt sich in selbstständiger Mobilität. Durch eine plötzliche Schlenkerbewegung kommt es vom Gehweg ab und kollidiert auf der Fahrbahn mit einem fahrenden Auto. Das Kind verletzt sich zum Glück nur leicht. Der geschädigte Autofahrer verlangte, dass die Eltern für den entstandenen Blechschaden am Auto zahlen. Das passiert oft in solchen Fällen – allerdings nicht immer zu Recht.

So auch in dem Fall, den das Landgericht (LG) Karlsruhe beurteilen musste: Der Halter des beschädigten Autos brachte als Kläger vor, der Vater habe seine Aufsichtspflicht verletzt und seinen fünfjährigen Sohn unbeaufsichtigt Fahrrad fahren lassen. Als aufsichtspflichtige Person sei er daher zum Ersatz des entstandenen Schadens verpflichtet. Grundsätzlich gilt: Wer im Straßenverkehr – aber auch ganz generell – vorsätzlich oder fahrlässig, also verschuldet, einen Schaden verursacht, muss dafür aufkommen

(deliktische Haftung nach § 823 Abs. 1 Bürgerliches Gesetzbuch BGB). Eine verschuldensunabhängige Haftung des Halters gibt es nur beim Betrieb von Kraftfahrzeugen (§ 7 Abs. 1 StVG), aber nicht beim Radfahren.

Minderjährige haben Haftungsprivilegien Kinder und Jugendliche stehen im Straßenverkehr besonderen Herausforderungen gegenüber: Sie müssen physische und psychische Fähigkeiten, die für eine sichere Verkehrsteilnahme erforderlich sind, erst noch entwickeln. Dabei stehen gewisse kindliche Eigenschaften wie der Lauf- und Erprobungsdrang einem verkehrsgerechten Verhalten sogar entgegen. Das sieht auch die Gesetzgebung so (Bundestags-Drucksache 14/7752, S. 16). Deshalb gibt es für Minderjährige Haftungsprivilegien im Straßenverkehr:

- Kinder unter sieben Jahren sind generell nicht für Schäden, die sie verursachen, verantwortlich, sie trifft keinerlei Haftung (§ 828 Abs. 1 BGB).
- Kinder im Alter zwischen sieben und zehn Jahren sind für Schäden bei Unfällen mit Kraftfahrzeugen nicht verantwortlich. Es sei denn, sie verursachen den Schaden vorsätzlich (§ 828 Abs. 2 BGB).
- Bei Kindern und Jugendlichen im Alter zwischen sieben und 18 Jahren wird ihre individuelle Einsichtsfähigkeit herangezogen, sofern die Haftung nicht schon nach § 828 Abs. 2 ausgeschlossen ist.



Alexander Besner-Lettenbauer ist Referent Recht beim ADFC und verfolgt für den Verband die Rechtsprechung zum Straßenverkehr. Mehr zum Thema: www.adfc.de/themen/im-alltag/verkehrssicherheit

Eine Verantwortung für Schäden besteht demnach nur, wenn beim Begehen der schädigenden Handlung die zur Erkenntnis der Verantwortlichkeit erforderliche Einsicht bestand (§ 828 Abs. 3 BGB). Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (BGH) besitzt eine Person die erforderliche Einsichtsfähigkeit, wenn sie nach ihrer individuellen Verstandesentwicklung dazu fähig ist, das Gefährliche in ihrem Tun zu erkennen, und sich der Verantwortung für die Folgen ihres Tuns bewusst ist (BGH, VI ZR 335/03).

Eltern sind zur Aufsicht verpflichtet Nach den genannten Maßstäben sind Kinder und Jugendliche für Schäden im Straßenverkehr regelmäßig nicht verantwortlich und können nicht zur Haftung herangezogen werden. Deshalb versuchen Autohalter:innen ebenso regelmäßig, die Eltern für Schäden an ihren Autos aufkommen zu lassen – frei nach dem Motto „Eltern haften für ihre Kinder“.

Grundsätzlich gilt, dass Eltern gesetzlich dazu verpflichtet sind, ihre Kinder zu beaufsichtigen (§§ 1626 ff., 1631 Abs. 1 BGB). Und wer gesetzlich zur Führung der Aufsicht über eine minderjährige Person verpflichtet ist, ist auch zum Ersatz des Schadens verpflichtet, den diese einer dritten Person widerrechtlich zufügt – es sei denn, der Aufsichtspflicht wurde genügt oder der Schaden wäre auch bei gehöriger Aufsichtsführung entstanden (§ 832 Abs. 1 Sätze 1 und 2 BGB).

Letzteres traf auf den Fall zu, den das LG Karlsruhe zu entscheiden hatte: Das Kind kam durch ein plötzliches Ausschwenken vom Gehweg auf die Fahrbahn ab, wo es mit dem Auto des Klägers kollidierte. Bei der plötzlichen Bewegung des Kindes handelte es sich um ein sogenanntes spontanes Augenblicksversagen. Es hätte auch bei altersgerecht beaufsichtigten, erfahrungsgemäß regelkonformen Kindern nicht ausgeschlossen werden können. Trotz des kontinuierlichen Sichtkontakts und der unmittelbaren Nähe der Eltern wäre der Unfall wegen des spontanen und plötzlichen Verhaltens nicht zu verhindern gewesen. Schon deshalb besteht keine Haftung der Eltern. Darüber hinaus stellte das Gericht den Maßstab für die elterliche Aufsichtspflicht dar und anhand dessen fest: Der Vater hatte seine Aufsichtspflicht gar nicht verletzt.

Altersentsprechende Freiräume Das Maß der gebotenen Aufsicht bestimmt sich nach Alter, Eigenart und Charakter des Kindes sowie danach, was den Eltern in ihren jeweiligen Verhältnissen zugemutet werden kann. Entscheidend ist, was verständige Eltern nach vernünftigen Anforderungen unternehmen müssen, um die Schädigung Dritter durch ihr Kind zu verhindern (ständige Rechtsprechung, BGH, VI ZR 3/11 und VI ZR 51/08). Mit zunehmendem Alter und Einsichtsfähigkeit des Kindes dürfen ihm altersentsprechende Freiräume gewährt werden.

Nach dem aktuellen Stand der Entwicklungspsychologie kann es bei fünf- bis sechsjährigen Kindern zwar noch zu kognitionsbedingten Wahrnehmungs- und Reaktionsdefiziten im Straßenverkehr kommen, etwa infolge einer noch eingeschränkten Fähigkeit zur Gefahrenantizipation, Impulskontrolle oder Aufmerksamkeitsteilung. Daraus folgt aber nicht, dass Kinder in diesem Alter nur unter engmaschiger ständiger Kontrolle am Straßenverkehr teilnehmen dürfen (LG Karlsruhe, 2 O 135/24). Es genügt vielmehr eine Beaufsichtigung, die dem konkreten Gefahrenpotenzial sowie dem Verhalten des Kindes gerecht wird. Demnach ist für ein sechsjähriges Kind keine ständige körperliche Begleitung oder unmittelbare Eingreifmöglichkeit im vertrauten Umfeld vor dem Haus erforderlich, wenn keine besonderen Gefahrenmomente erkennbar sind (OLG Hamm, I-9 U 202/12). Ein fast sechsjähriges Kind darf ohne Begleitung Rad fahren, wenn es genügend Erfahrung und Übung hat und die Fahrten in vertrauter Umgebung stattfinden (OLG Celle, 9 U 155/86). Ein fünfjähriges Kind muss beim Radfahren auf dem Gehweg nicht permanent auf Sicht- und Rufweite von seinen Eltern begleitet werden und Aufsichtspflichtige müssen nicht dafür sorgen, dass das Kind generell vor Biegungen anhält und dort verharrt (OLG Koblenz, 5 U 433/11).

Damit zeigt die Entscheidung erneut, dass Kinder Freiraum benötigen, um selbstbestimmte und eigenverantwortliche Mobilität erlernen zu können. Das spiegelt sich in den aufsichts- und haftungsrechtlichen Rahmenbedingungen wider. Für Autohalter:innen bedeutet das: „Eltern haften nicht immer für ihre Kinder“.

Alexander Besner-Lettenbauer, ADFC-Referent Recht



Für moderne Mobilität

JUNGER ADFC Auf dem ADFC-Jugendforum Mitte April in Halle kamen rund 60 junge Menschen aus Deutschland zusammen, um sich zu vernetzen, weiterzubilden und auf gemeinsame Positionen zur Radverkehrspolitik zu verständigen. Im Rahmen des Jugendforums tagte auch die zweite Bundesjugendversammlung des Jungen ADFC. Die Delegierten verabschiedeten unter anderem ihr Verkehrspolitisches Programm. Darin setzen sie sich für eine grundlegende Transformation der Mobilität ein. Sie fordern beispielsweise sicheren Straßenverkehr, freie Verkehrsmittelwahl, bundesweit eine einladende Radinfrastruktur, mehr Flächengerechtigkeit und Platz für den Radverkehr sowie die systematische Beteiligung junger Menschen an verkehrspolitischen Entscheidungen. Den Jungen ADFC beschäftigten auch die derzeit hohen Spritpreise. Er sprach sich für ein Ende der Subventionierung fossiler Mobilität aus. Gleichzeitig solle es stärkere Anreize für den Umstieg aufs Fahrrad geben.

Im Rahmen der Versammlung wurde auch ein neuer Bundesjugendvorstand gewählt. Als Bundesjugendsprecher:innen wurden Lena Adam (21, Hamburg) und Sebastian Vogel (24, Axstedt) bestimmt. Zu stellvertretenden Sprecher:innen wurden Lena Becker (24, Weimar), Constanze Hüper (21, Hannover), Elija Fabian König (23, Malsch bei Karlsruhe) und Lennart Uecker (22, Weimar) gewählt.

junger.adfc.de



^ Sebastian Vogel, Lena Adam, Lennart Uecker, Lena Becker, Elija Fabian König (v. l. n. r.) und Constanze Hüper (nicht auf dem Bild) bilden das neue Vorstandsteam des Jungen ADFC.

TERMINE

Stadtradeln ist gestartet: Noch bis zum 30. September findet die Aktion Stadtradeln statt. Kommunen rufen ihre Bürger:innen dazu auf, an jeweils 21 Tagen möglichst viele Alltagswege mit dem Fahrrad zurückzulegen. Welche Kommunen mitmachen, lässt sich hier erfahren: www.stadtradeln.de



Vom **24. bis zum 27. Juni 2026** lädt die Fahrradmesse **Eurobike** nach Frankfurt am Main ein. Zunächst tauschen sich Fachbesucher:innen aus. Am Samstag, den 27. Juni, ist sie dann für das Publikum geöffnet, das hier Fahrräder und Zubehör entdecken und testen kann. <https://eurobike.com>



Die **ADFC-Sternfahrten** rollen durchs Land: am 13. Juni die Roland-Sternfahrt nach Burg, am 14. Juni die Große Radsternfahrt München, am 21. Juni die Fahrradsternfahrt Hamburg, die ADFC-Sternfahrt Stuttgart und die Sternfahrt Köln. Weiter geht es im Juli mit der Fahrradsternfahrt Ruhr (Duisburg).



www.adfc.de/sternfahrten



Von Schwerin nach Magdeburg: Das Bündnis Leipzig fürs Klima plant vom 7. August bis zum 5. September eine parteiübergreifende Demokratie-Radtour durch Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt – im Vorfeld der Landtagswahlen. <https://ostdeutschland.de/>

www.adfc.de/aktuelles

Sicherheitsgefühl beim Radfahren sinkt

FAHRRAD-MONITOR 2025 Die Umfrage liefert alle zwei Jahre Daten zur Fahrradnutzung in Deutschland. Demnach ist der Anteil der Menschen von 38 auf 39 Prozent gestiegen, die täglich oder mehrmals in der Woche das Fahrrad oder Pedelec nutzen. 22 Prozent der Berufstätigen nutzen das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit, bei den Auszubildenden sind es 33 Prozent. Außerdem nimmt jede:r sechste Radfahrende (16%) das Fahrrad mit in die Bahn, jede:r fünfte (21%) stellt es am Bahnhof oder an der Haltestelle ab.

Das Sicherheitsgefühl beim Radfahren im schnellen Autoverkehr hat sich verschlechtert (von 63% auf 60%). Für die Unsicherheit von Radfahrenden sorgen vor allem rückwärtslose Autofahrende (60%), zu viel Verkehr auf den Straßen (48%) und zu hohe Kfz-Geschwindigkeiten (47%). Frauen fühlen sich besonders unsicher. Das Unsicherheitsgefühl steigt mit dem Alter bei beiden Geschlechtern an. „Deutschland ist kein sicheres Fahrradland, weder subjektiv noch objektiv. Der Bericht des Europäischen Verkehrssicherheitsrates hat darauf aufmerksam gemacht, dass bei uns – entgegen dem europäischen Trend – immer mehr Radfahrerinnen und Radfahrer getötet werden. Das Unsicherheitsgefühl kommt natürlich auch bei den Menschen an, wie der Fahrrad-Monitor jetzt zeigt“, sagt ADFC-Bundesgeschäftsführerin Dr. Caroline Lodemann. Der ADFC fordert deshalb den zügigen Ausbau eigenständiger Radwegenetze. www.adfc.de/presse





Weitgehend stabil

FAHRRADMARKT 2025 Etwa 3,8 Millionen Fahrräder wurden 2025 insgesamt verkauft. Das sind etwa vier Prozent weniger als im Vorjahr. Elektrofahrräder stellen mit knapp 53 Prozent den größten Anteil bei den Verkäufen. Klassische Fahrräder haben mit etwa 47 Prozent Marktanteil leicht aufgeholt. Die Branchenverbände ZIV – Die Fahrradindustrie, Zukunft Fahrrad und der Verbund Service und Fahrrad (VSF) stellten die Marktdaten im März vor. Der Durchschnittspreis für Fahrräder sank 2025: Während er für unmotorisierte Fahrräder unverändert bei 500 Euro lag, ging er bei Elektrofahrrädern um 3,8 Prozent auf 2.550 Euro zurück. Das Trekkingrad bleibt das beliebteste Fahrrad mit einem Marktanteil von 38 Prozent. Dann folgen Cityrad (14 %) und Gravelbike (10 %). Betrachtet man nur Elektrofahrräder, ändert sich das Bild: Hier liegen E-Mountainbikes (38 %) vorne, danach kommen E-Trekkingräder (24 %), E-Cityräder (19 %) und E-Lastenräder (9,5 %).

www.adfc.de/aktuelles

Tempo 30 erleichtert

MEHR VERKEHRSSICHERHEIT IN NORWEGEN Die norwegische Straßenverwaltung hat neue Geschwindigkeitskriterien veröffentlicht, die Kommunen die Möglichkeit geben, in vielen Straßen Tempo 30 anzuordnen. So sollen die Bedürfnisse von Fußgänger:innen und Radfahrenden besser berücksichtigt und die Verkehrssicherheit verbessert werden. Bei der Einstufung einer Straße ist künftig eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h der Ausgangspunkt. Dabei werden Kriterien wie das Verkehrsaufkommen, die Umgebung, z. B. die Nähe zu Schulen und Wohngebieten, die Unfallstatistik und der Fahrbahnzustand berücksichtigt. Für Straßen, auf denen sich Fußgänger:innen und Radfahrende gemeinsam bewegen oder auf denen keine getrennten Flächen vorhanden sind, soll Tempo 30 gelten. Allerdings gelten die Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht automatisch, sie können für Straßen in bebauten Gebieten (ab 200 Einwohner:innen) beantragt werden. Rechtlich bleibt es bei der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in Ortschaften.

www.adfc.de/aktuelles



Lastenräder beim ADFC Sachsen online ausleihen

ONLINEPLATTFORM TEILRAD Der ADFC Sachsen hat eine Onlineplattform für den Lastenradverleih gestartet. „Teiltrad Sachsen“ bündelt sachsenweit die Angebote verschiedener Lastenrad-Initiativen und macht sie für Nutzer:innen kostenfrei zugänglich. Wer ein Lastenrad ausleihen möchte, registriert sich zunächst einmalig, wählt anschließend ein verfügbares Rad in der Nähe aus und bucht es kostenlos für den gewünschten Zeitraum. Die Abholung erfolgt direkt an der jeweiligen Station, beispielsweise bei einem Café, Verein oder Fahrradladen. Bisher sind freie Lastenräder in Dresden, Radebeul, Leipzig und Zittau über die Plattform verfügbar. Freie Lastenräder finanzieren sich über Spenden, sind oft ehrenamtlich organisiert und für alle kostenlos zugänglich. Mit bestehenden Initiativen soll das Netzwerk nun stetig wachsen. Interessierte Initiativen, Vereine oder Einzelpersonen können sich per E-Mail an teiltrad@adfc-sachsen.de wenden.

<https://teiltrad.net>





caritas
international



Einfach scannen
und spenden.

**Sie können
das Blatt
wenden.**



#wendedasblatt
Spenden unter: caritas-international.de
IBAN: DE88 6602 0500 0202 0202 02



Mehr tödliche Radunfälle

UNFALLZAHLEN 2025 Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) mitteilte, war 2025 etwa jede sechste im Straßenverkehr getötete Person mit dem Fahrrad unterwegs. Insgesamt verloren 462 Radfahrende ihr Leben. Damit ist die Zahl der getöteten Radfahrenden gegenüber dem Vorjahr um 3,8 Prozent gestiegen. Die Zahl der verunglückten und getöteten Radfahrer:innen auf einem Pedelec steigt mit der zunehmender Nutzung der Elektrofahräder, ebenso der Anteil an älteren

Menschen. Von den getöteten Radfahrer:innen waren 62 Prozent 65 Jahre alt oder älter. Ihr Anteil klettert bei den Pedelec-Nutzer:innen sogar auf 67 Prozent. Bei etwa zwei Dritteln der Fahrradunfälle mit Personenschaden sind weitere Verkehrsteilnehmende – am häufigsten Autofahrende – beteiligt. ADFC-Bundesgeschäftsführerin Dr. Caroline Lode-mann: „Radwege müssen dringend sicher und fehlerverzeihend ausgebaut werden. Gefährliche Kreuzungen gilt es, durch getrennte

Ampelphasen, gute Sichtbeziehungen und eine bauliche Trennung von Kfz- und Radverkehr sicher zu gestalten. Eine sofort umsetzbare Maßnahme für die Sicherheit der Radfahrenden ist Tempo 30 als Standard und Tempo 50 als Ausnahme – so wie in Helsinki, das bei der Verkehrssicherheit ganz vorne liegt. Dafür braucht es vor allem den politischen Willen, die Sicherheit von Radfahrer:innen und Radfahrern ernst zu nehmen.“

www.adfc.de/presse

ADFC BUSINESS CLUB

Diese Firmen setzen sich auch politisch für das Fahrrad ein und unterstützen den ADFC als Mitglieder des ADFC Business Clubs:

Abus • BIK TEC • Busch & Müller • Croozer GmbH • Die Landpartie • ENRA • Ergotec • Falco GmbH • Hebie • Kalkhoff • Mobycon • ORION Bausysteme • Ortlieb • Paul Lange & Co. • projekt W • Rasti GmbH • Rixen & Kaul • Schindelhauer Bikes • Schwalbe • SKS Germany • VeloKonzept • velotech.de • WSM Walter Solbach GmbH

Radreisen – ein wichtiges Urlaubssegment

ADFC-RADREISEANALYSE 2025 Der ADFC stellte auf der Internationalen Tourismusmesse ITB in Berlin die Ergebnisse der ADFC-Radreiseanalyse 2025 vor. Mehr als 17.300 Menschen haben an der Umfrage teilgenommen. In den Top 10 der meistbefahrenen Radfernerwege gab es 2025 leichte Verschiebungen: Der Elberadweg

verdrängte den Weser-Radweg von Platz 1 auf Platz 2. Ostseeküsten- und Rheinradweg blieben auf den Plätzen 3 und 4. Neu in die Top 10, in der mit Weser-, Donau- und Mosel-Radweg auch drei ADFC-Qualitätsradrouten vertreten sind, schaffte es der Fünf-Flüsse-Radweg. Auf den Plätzen 11 bis 20 finden sich sieben weitere ADFC-Qualitätsradrouten: Neckartal-Radweg, Saaleradweg, Bodensee-Radweg, RuhrtalRadweg, Lahnradweg, Kocher-Jagst-Radweg und der Fulda-Radweg R1.

2025 ging die Anzahl der Radreisen und Tagesausflüge per Rad zwar leicht zurück, dennoch nutzte mehr als die Hälfte der Erwachsenen (39,3 Mio.) in Deutschland das Fahrrad im Urlaub und in der Freizeit. Der ADFC konnte aus den Angaben ableiten, dass sie dabei eine Gesamtsumme von rund 40 Mrd. Euro ausgaben. 2025 haben 34 Mio. Menschen 361 Mio. Tagesausflüge mit dem Fahrrad unternommen; 4,2 Mio. traten zudem 7,6 Mio. Kurzreisen mit dem Rad an – also Radreisen mit ein bis zwei Übernachtungen. Insgesamt waren das zwar weniger als 2023, aber diejenigen, die verreisten, waren häufiger unterwegs. 3,3 Mio. Menschen machten im vergangenen Jahr 4,6 Mio. Radreisen mit drei oder mehr Übernachtungen. Auch das waren etwas weniger als 2023 (3,6 Mio. Menschen), dennoch bleibt der Radurlaub ein wichtiges Urlaubssegment.

www.adfc.de/radreiseanalyse



TICKER



Der ADFC kooperiert mit dem Carlsen Verlag bei der neuen Kinderbuch-Reihe Superbikes, in der Fahrräder die Hauptrolle spielen. Gleichzeitig will der ADFC bei Kindern die Begeisterung fürs Radfahren stärken. Um sein Engagement nach außen sichtbarer zu machen, hat er „ADFC Kids“ entwickelt. www.adfc.de/adfc-kids



Schwerin bekommt sein erstes Fahrradparkhaus in der Nähe des Hauptbahnhofs mit 300 Fahrradstellplätzen, Fahrradverleih, Gepäckaufbewahrung und Ladestationen. Ziel ist es, die Verknüpfung von Bahn, ÖPNV und Radverkehr in der Metropolregion Hamburg zu stärken. 2027 soll es eröffnen. www.schwerin.de



Vom Schlusslicht zum Vorbild: Dr. Matthias Zimmermann, Landesvorsitzender des ADFC Baden-Württemberg, sprach mit Verkehrsminister Winfried Hermann (Foto: rechts). Hermann trat das Amt vor 15 Jahren an, zieht sich nun aber aus der Politik zurück. Im Gespräch wird deutlich, warum Baden-Württemberg heute als Vorbild für die strategische Radverkehrsplanung gilt.

Nachlesen auf: www.adfc.de/interview-hermann

Eine Fachtagung des ADFC Rhein-Neckar befasste sich mit der Frage, wie sich Rahmenbedingungen für den Radverkehr so verbessern lassen, dass sich Menschen jeden Alters beim Radfahren wohlfühlen und das Fahrrad selbstverständlich im Alltag nutzen.



www.adfc.de/aktuelles

www.adfc.de/aktuelles

PFLEGE WAS DU LIEBST

SHIMANO
SERVICE CENTER



REGELMÄSSIGE
WARTUNG



ORIGINAL-
TEILE



ZERTIFIZIERTE
MECHANIKER

DEIN FAHRRADCHECK VOR DER FAHRT



AKKU & DISPLAY

Akku voll und gesichert, Reichweite prüfen



ANTRIEB: KETTE

Verschleiß kontrollieren, Kette schmieren



SCHEIBENBREMSE

Scheibenbremsbeläge kontrollieren



REIFEN

Reifendruck, Profilabnutzung



ANTRIEB: KASSETTE

Flüssig schaltende Kasette

PAUL LANGE & CO

JETZT
ENTDECKEN



RENNRÄDER MIT ELEKTRONISCHER SCHALTUNG

Elektroschaltungen sind an hochwertigen Rennrädern fast Standard geworden.

Auch in der Mittelklasse können die Gänge immer häufiger per Funk gewechselt werden. Was bringt das?



RUNDFUNK

Elektronische Kettenschaltungen sind am Rennrad nichts Neues. Bereits 2010 stellte Shimano die elektronische Version der Top-Komponentengruppe Dura Ace vor. Da alle technischen Entwicklungen mit der Zeit an die darunter angesiedelten Schaltgruppen weitergegeben werden, sind inzwischen auch die Mittelklasse-Komponenten 105 von Shimano oder Rival von Sram als elektronische Versionen erhältlich. Damit sind am Markt Rennräder unter 3.000 Euro mit elektronischen Schaltungen zu haben. Preislich liegen sie aber weiter über ähnlichen Modellen mit mechanischen Kettenwechslern. Lohnt sich die höhere Investition für die elektronischen Teile?

Das soll unsere Auswahl an Rädern beantworten. Die ursprüngliche Absicht, die jeweils günstigsten Modelle der Hersteller mit Elektroschaltung auszuprobieren, wurde durch die mangelnde Verfügbarkeit entsprechender Testräder verhindert, daher sind nun auch deutlich teurere Räder dabei.

Warum elektronisch? Mechanische Schaltgruppen funktionieren hervorragend – das elektronische Schalten allerdings noch einen Tick besser. Es ist komfortabler, weil nur ganz wenig Druck auf den Tasten einen Schaltvorgang auslöst – das klappt sogar, wenn die Hand nicht in optimaler Position ist, um die Schalthebel zu bedienen, zum Beispiel am Unterlenker. Zudem wandert

die Kette präziser: Bei mechanischen Schalthebeln kann es zu unsauberen Gangwechseln kommen, wenn man die Hebel etwas zu wenig oder zu weit drückt. Mit der Elektronik gibt es pro Tastendruck einen Schaltvorgang, der immer genau sitzt. Will man mehrere Gänge schalten, bleibt der Finger so lange auf der Taste, bis die Kette auf dem gewünschten Ritzel landet – man kann also auch alle Ritzel in einem Rutsch schalten.

Ein weiterer Vorteil der elektronischen Schaltungen: Der Umwerfer wird automatisch getrimmt. Bei manchen Gangkombinationen kann es vorkommen, dass die Kette leicht am Umwerferblech schleift. Während man bei mechanischen Umwerfern händisch nachsteuern muss, machen die elektronischen Modelle das von selbst.

Schaltzüge verschleißen und müssen irgendwann getauscht werden – gerade bei innerhalb des Rahmens verlegten Zügen kann das ein nervenaufreibendes Gefummel sein. Bei elektronischen Gruppen werden die Schaltbefehle per Funk übertragen, daher fallen Montage und Wartung von Schaltzügen komplett weg. Nur die Bremsleitungen müssen noch verlegt werden.

Einstellungen per App Per Smartphone-App lassen sich verschiedene Einstellungen vornehmen. Zum Beispiel kann man die Schaltung selbst über die ideale Kombination von Ritzel und Kettenblatt entscheiden lassen. Denn in manchen Gängen läuft



- ^ **Abnehmbar:**
Akkus bei Sram.
- > **Teilintegriert:**
Bremsleitungen
bei Stevens.
- ∨ **Gertenschlank:**
Rückansicht des
Rose Shave.



Shimano und Sram unterscheiden sich in einigen Aspekten. Wer neben dem Rennrad auch ein Gravel- oder Mountainbike mit Elektroschaltung fährt, profitiert davon, Schaltkomponenten von einem einzigen Hersteller zu nutzen, da dann alle Räder über eine App verwaltet werden können.

die Kette sehr schräg, was den Wirkungsgrad schmälert und den Verschleiß erhöht. Das elektronische System erkennt das und schaltet in eine effizientere Kombination, die die gleiche Entfaltung bietet.

Die Schaltlogik von Shimano und Sram unterscheidet sich: Bei Shimano ist sie identisch mit deren mechanischen Systemen – der rechte Hebel bedient das Schaltwerk, der linke den Umwerfer. Der große Hebel dirigiert die Kette jeweils auf ein größeres Kettenblatt oder Ritzel. Bei Sram dagegen gibt es jeweils nur eine Taste: Rechts schaltet man auf ein kleineres Ritzel, links auf ein größeres, drückt man beide gleichzeitig, wird das Kettenblatt gewechselt.

Wem das nicht gefällt, der kann die Belegung der Tasten ändern: Statt mit den rechten Schalthebeln kann man das Schaltwerk dann mit den linken Hebeln bedienen und so weiter. Fahrradcomputer lassen sich ebenfalls koppeln und über zusätzliche Tasten an den Schalt-Bremshebeln bedienen, in dem Fall muss man die Hand nicht vom Lenker nehmen.

Die Einstellmöglichkeiten gehen aber noch weit darüber hinaus. Um sie vollumfänglich zu nutzen, muss man sich eingehend damit beschäftigen – am besten vor dem Kauf, denn die Schaltungen von



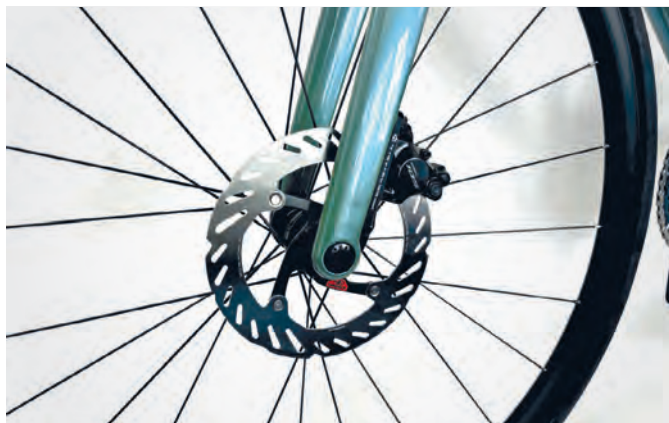
Aufladen Bei der Energieversorgung von Schaltwerk und Umwerfer verfolgen Shimano und Sram unterschiedliche Ansätze: Bei Shimano sitzt ein zentraler Akku im Sattelrohr, der beide Kettenwechsler per Kabelverbindung versorgt. Die Sram-Teile haben jeweils ihren eigenen abnehmbaren Akku; hier sind also überhaupt keine Leitungen mehr nötig.

Beide Systeme haben ihre Vor- und Nachteile. Bei Shimano muss man nur einen Akku aufladen, während man bei Sram zwei im Auge haben muss. Dafür lassen sie sich einfach zum Aufladen abnehmen, während bei Shimano eine Steckdose in der Nähe des Rades sein muss – oder man nutzt eine Powerbank. Eine Ladung reicht für etwa 1.000 Kilometer aus.

Die Unterschiede zwischen den Topgruppen und den günstigeren liegen meist in den Materialien und im Gewicht, weniger im Funktionsumfang. Manche Unterschiede finden sich bei den Komponenten: So ist die Shimano Ultegra Di2 auch mit Felgenbremsen erhältlich. Damit hat man also die Option, auch ältere Rennräder mit einer elektronischen Schaltung nachzurüsten. >



- > **Hochprofil:**
Reduziert den
Windwider-
stand.
- ✓ **Scheiben-
bremsen:**
Auch am
Rennrad
Standard.
- └ **Dickes Ding:**
Der Trend
geht zu
Breitreifen.



Aero-Ära Rennräder sind aber mehr als ihre Schaltgruppen. Der bestimmende Trend in den letzten Jahren war die aerodynamische Optimierung der Räder. Mit einem weniger leichten, aber aerodynamisch konstruierten Rennrad ist man schneller als mit einem Leichtgewicht, das ohne Rücksicht auf den Luftwiderstand entworfen wurde. Der Windtunnel gehört bei Neuentwicklungen daher mittlerweile zum Standard.

Sichtbar wird die Entwicklung vor allem mit Blick auf die flächigen Rahmenrohre, versteckten Bremsleitungen und Hochprofil-Laufräder. Merida und Rose sind gute Beispiele dafür: Am Lenker sind keine Leitungen zu sehen, da sie innerhalb des Lenkers verlaufen und dann über den Vorbau direkt im Rahmen verschwinden. Aerodynamisch vorteilhaft, aber kompliziert, wenn man mal im Steuerbereich etwas ändern muss.

Räder mit Profil Die hohen Carbonflanken der Hochprofil-Laufräder reduzieren den Luftwiderstand und sind gleichzeitig sehr leicht. Doch die Kraftersparnis muss teuer erkauft werden: Wer im Stevens-Konfigurator die am Testrad verbauten Zipp-Laufräder wählt, muss knapp 1.600 Euro drauflegen. Daher sind die meisten Einstiegsmodelle mit elektronischer Schaltung mit herkömmlichen Aluminium-Laufrädern ausgerüstet. Sie sind solide und lange haltbar. Wer aber aus Aero-Rennrädern das Optimum herausholen möchte, braucht die hohen Felgen.

Alu, Stahl oder Carbon Alurahmen gehören noch nicht zum alten Eisen – die elektronischen Schaltsysteme sind auch an Rädern aus Metall zu finden. In unserer Auswahl ist das Stevens als Alurahmen-Modell vertreten. Für aerodynamisch optimierte Formen eignet sich nur Carbon als Rahmenmaterial. Wer aber eine klassische Ästhetik schätzt, ist mit Alu- oder Stahlrahmen gut bedient, die zudem oft günstiger sind. Das Argument, Carbon sei komfortabler als Aluminium, da es Vibrationen besser schlucke, gerät derzeit ins Hintertreffen. Das liegt daran, dass jetzt breitere Reifen Trend sind: Unter 28 Millimetern Reifenbreite wird kaum noch ein Rennrad bestückt, 30 oder 32 Millimeter sind keine Seltenheit. Der Luftdruck ist deutlich geringer als bei schmaleren Reifen und liegt, je nach Körpergewicht, oft unter fünf bar. Dadurch verbessern sich die Federungseigenschaften der Räder erheblich – selbst ein knüppelharter Rahmen fühlt sich dann komfortabel an.

Fazit Die Frage „Braucht man das?“ wird bei jeder technischen Neuerung gestellt, und sie kann natürlich immer mit „nein“ beantwortet werden. Niemand braucht elektronische Schaltsysteme, aber sie sind eine Option für alle, die mehr Komfort wollen, sich präzise Schaltvorgänge wünschen oder Spaß daran haben, sich in die zahlreichen Konfigurationsmöglichkeiten zu vertiefen. Die elektronischen Schaltungen funktionieren hervorragend und haben die Kinderkrankheiten der ersten Modelljahre längst überstanden. Ob ihre Vorteile den Aufpreis wert sind, ist eine individuelle Entscheidung. Auf die mechanischen Versionen kann man ja auch weiterhin beruhigt setzen.

René Filippek



FAZIT Das Revelator Alto Elite glänzt mit sportlichen Fahreigenschaften, sinnvoller Ausstattung und einem vernünftigen Preis. Damit bietet es einen sehr guten Einstieg in die Welt des elektronischen Schaltens.



KTM REVELATOR ALTO ELITE

Die Österreicher preisen das Revelator Alto als Allround-Rennmaschine an, die ein passender Untersatz für Kopfsteinpflaster-Klassiker und Gebirgstouren sein soll – mit einem im Windkanal optimierten Rahmen. Das Modell Elite ist mit der Shimano 105 Di2-Gruppe schon für 2.600 Euro erhältlich. Hochprofil-Laufräder sind bei diesem Preis nicht drin, aber es sind solide Laufräder mit Alu-Felgen und einem markanten Freilauf-Geräusch montiert. Vorbau und Lenker lassen sich einzeln tauschen, was die individuelle Anpassung leichter macht. Die Schaltgruppe wirkt optisch etwas kantiger als die teurere Ultegra, funktioniert aber ähnlich gut. Das Revelator ist zwar für den Renneinsatz gemacht, das bedeutet heutzutage aber nicht mehr, dass man in eine extrem geduckte Position gedrückt wird. So fühlen sich auch Hobbysportler:innen wohl. Die Fahreigenschaften treffen den „Sweet Spot“ von großer Wendigkeit in Kurven und Spurtreue. Damit empfehlen sie das Rad gleichermaßen für knackige Wettkämpfe und stundenlange Ausfahrten.



RAHMEN/GABEL
Carbon

GRÖSSEN
49, 52, 55, 57, 59 cm

SCHALTUNG
Shimano 105 Di2

BREMSEN
Shimano 105

LAUFRÄDER
KTM Pro Road 24H,
Aluminium

VORBAU/LENKER
FSA NS SMR-II, FSA
Gossamer Compact Road

SATTELSTÜTZE
KTM COMPLink,
Aluminium

SATTEL
Selle Royal SRX

GEWICHT
8,8 Kilogramm

PREIS
2.599 Euro

www.ktm-bikes.at

RAHMEN/GABEL
Carbon

GRÖSSEN
44, 47, 50, 52, 54, 56,
59 cm

SCHALTUNG
Shimano Ultegra Di2

BREMSEN
hydr. Scheibenbremsen
Ultegra

LAUFRÄDER
Reynolds BL 60 Expert
DB, Carbon

VORBAU/LENKER
Vision Metron 5D ACR
Evo, Vorbau-Lenkereinheit,
Carbon

SATTELSTÜTZE
Merida Reacto V S-Flex

SATTEL
Prologo Nago R4 PAS

GEWICHT
7,4 Kilogramm

PREIS
ab 2.599 Euro,
Testrad 6.999 Euro

www.merida-bikes.com

FAZIT Das Reacto setzt voll auf Aerodynamik und bietet dabei eine sportliche, aber nicht extreme Sitzposition und ausgewogene Fahreigenschaften. Wer schnell sein will, sitzt hier richtig.

MERIDA REACTO 9000

Schnittig: Keine sichtbaren Leitungen am Lenker, flächige Rahmenrohre – das Reacto ist konsequent auf geringen Luftwiderstand getrimmt. Der Rahmen wurde komplett überarbeitet und ist in zahlreichen Modellvarianten erhältlich: Für 2.599 Euro bekommt man die gleichen aerodynamischen Vorteile des Rahmens wie beim Modell für 10.999 Euro, lediglich die Qualität der Carbonfasern und damit das Gewicht unterscheiden sich. Am Testrad sorgen Hochprofil-Laufräder dafür, dass das aerodynamische Potenzial des Rennrads ausgeschöpft wird. Der schmale Lenker könnte aber für breit gebaute Menschen zu knapp sein – beim Kauf darauf achten. Trotz der extremen Optik ist das Rad keine Streckbank, die Hobbyfahrende foltern soll: Die Sitzposition ist gemäßigt sportlich, sodass man sich auch auf längeren Strecken noch wohlfühlt. Das gilt auch für die Fahreigenschaften: Es ist lauf ruhig, trotzdem wendig genug und vermittelt auch in schnell gefahrenen Kurven sehr viel Sicherheit. Der an der Innenseite der Kurbel (Foto) integrierte Leistungsmesser hilft Ambitionierten beim effizienten Training.



FAZIT Das Shave ist ein hochmodernes Aero-Rennrad mit langstreckentauglicher Geometrie und eleganter Optik. Breite Reifen liefern Komfort und die erstklassige Ausstattung hochwertige Funktion.



ROSE SHAVE

Das Shave ist Roses neuestes Pferd im Stall. Gegenüber der Baureihe Shave FF, die auch vom Profiteam Rose Rockets eingesetzt wird, ist es eher ausdauer- als wettkampforientiert: Die Sitzposition ist aufrechter und bietet somit mehr Komfort, vor allem auf langen Ausfahrten. Klingt gemütlich, aber das Rad beschleunigt stark und ist sehr wendig. Dass es gerne schnell fährt, liegt auch am aerodynamisch optimierten Rahmen und den Hochprofil-Felgen. Geschaltet wird mit der Sram Force; die Einstiegsmodelle sind ebenfalls mit Rival oder 105 Di2 erhältlich. Der im Kurbelstern enthaltene Wattmesser richtet sich an Ambitionierte, die nach Plan trainieren. Die Vorbau-Lenkereinheit aus Carbon integriert die Bremsleitungen und liegt gut in den Händen. Zum hohen Fahrkomfort tragen die breiten Reifen bei, die bei passendem Druck viele Unebenheiten der Fahrbahn filtern. Trotz der flächigen Rahmenformen stapelt Rose durch die monochrome Farbgebung und den selbstbewussten Verzicht auf ein Logo am Unterrohr optisch tief – im Ergebnis wirkt das Shave ausgesprochen elegant.



RAHMEN/GABEL
Carbon

GRÖSSEN
S (47 cm), M (49,2 cm),
M/L (51,2 cm),
L (53,7 cm)

SCHALTUNG
Sram Force AXS

BREMSEN
Sram Force

LAUFRÄDER
Newmen Advanced A.50,
Carbon

VORBAU/LENKER
Rose Shave Cockpit,
Vorbau-Lenkereinheit,
Carbon

SATTELSTÜTZE
Rose, Carbon

SATTEL
Selle Italia Novus
Boost Evo Superflow
Manganese

GEWICHT
7,9 Kilogramm

PREIS
ab 3.600 Euro,
Testrad 5.200 Euro

www.rosebikes.de

FAZIT Mit dem Stevens Aspin fühlt man sich dank gemäßigter Geometrie und breiten Reifen vor allem auf langen Ausfahrten wohl. Der Aluminiumrahmen erfreut Liebhaber:innen der klassischen Optik.



STEVENS ASPIN

Hochwertige Aluminiumrahmen sind im Rennradbereich selten geworden, bei Stevens wird man aber noch fündig. Das Aspin ist sportlich-komfortabel geschnitten: Ein langes Oberrohr wird mit einer recht geringen Sattelüberhöhung zu einer langstreckentauglichen Sitzposition kombiniert. Das Aspin gibt es als Standardmodell oder aus dem Stevens-Baukasten: Das Testrad ist mit der Sram Rival AXS und sinnvollen Komponenten der Eigenmarke Scorpo aufgebaut. Die Zipp-Laufräder sind technisch erste Klasse, treiben aber auch den Preis nach oben – mit Aluminium-Laufrädern kostet das Rad knapp über 3.000 Euro. Schön: Im Konfigurator kann man wählen, ob die Bremsleitungen komplett in Lenker und Vorbau integriert, semi-integriert oder gar nicht integriert werden sollen. Ersteres ist besser für die Aerodynamik, macht aber die Wartung komplizierter. Auf der Straße zeigt sich das Aspin laufruhig und vermittelt viel Sicherheit. Die breiten Reifen passen sehr gut zum Charakter des Rades, weil sie auch auf unebenen Straßen mehr Komfort liefern als schmalere Reifen.



RAHMEN/GABEL
Aluminium/Carbon

GRÖSSEN
48, 51, 54, 56, 58, 61,
64 cm

SCHALTUNG
Sram Rival AXS

BREMSEN
hydr. Scheibenbremsen
SRAM Rival

LAUFRÄDER
Zipp 303, Carbon

VORBAU/LENKER
Scorpo

SATTELSTÜTZE
Scorpo, Carbon

SATTEL
Scorpo

GEWICHT
9,2 Kilogramm

PREIS
ab 2.199 Euro,
Testrad 4.766 Euro

www.stevensbikes.de

GENUSSVOLL UNTERWEGS

zwischen Frankreich und Mosel



Der Saar-Radweg verbindet auf 110 ebenen Kilometern nicht nur eindrucksvolle Flusslandschaften, sondern auch eine Küche, die von französischer Leichtigkeit und saarländischer Lebensfreude geprägt ist. Von Saargemünd bis zur Mündung in die Mosel bei Konz bietet der als ADFC Qualitätsradweg erneut mit 4 Sternen ausgezeichnete Saar-Radweg viele Gelegenheiten zur genussvollen Einkehr. Unterwegs laden zahlreiche Gastgeber der Genuss Region Saarland dazu ein, die kulinarische Vielfalt des Landes kennenzulernen – von traditionellen Gerichten über die kreative Landküche mit regionalen Zutaten bis zu Verkostungen heimischer Köstlichkeiten. Schon der Start in **Saarbrücken** macht Appetit auf mehr. Rund um das barocke Ensemble der Ludwigskirche, des Saarbrücker Schlosses und des St. Johanner Marktes finden sich zahlreiche Cafés, Bistros und Restaurants. Hier trifft Quiche auf „Lyoner“, Flammkuchen auf „Dibbelabbes“, saarländische Bodenständigkeit auf französische Finesse – eine Grenzregion, die kulinarisch aus dem Vollen schöpft. Ein Café au lait in der Altstadt, dazu ein Stück hausgemachter Kuchen: So entspannt kann eine Radreise beginnen.

Auf einem Treidelpfad geht es weiter nach **Völklingen**, wo die 1986 stillgelegte Völklinger Hütte die Silhouette der Stadt überragt.

Die komplett erhaltene Hochofenanlage wurde 1994 als einzigartiges Zeugnis der Technikgeschichte und Industriekultur zum UNESCO-Weltkulturerbe erklärt. Die Hütte und die benachbarte Gebläsehalle mit spannenden Ausstellungen zählen zu den Highlights jeder Radtour an der Saar.

Das nächste Etappenziel ist die Stadt **Sarlouis**, die 1680 vom französischen Sonnenkönig Ludwig XIV. gegründet und durch dessen berühmten Baumeister Vauban als Festung ausgebaut wurde. Französisches Flair empfängt Genussradelnde in der lebendigen Altstadt mit ihren vielen Cafés und Restaurants. Hier lässt sich das Savoir-vivre besonders gut zelebrieren.

Flussabwärts wartet ein Meisterwerk der Natur: die **Saarschleife**. Der Aufstieg zum Aussichtspunkt Cloef wird mit einem spektakulären Blick auf die berühmte Flussbiegung belohnt. Noch eindrucksvoller wird das Panorama vom Baumwipfelfad mit seinem Aussichtsturm: ein Moment zum Innehalten, Staunen – und Durchatmen. Die letzte Etappe führt über **Mettlach**, dem Stammsitz des Traditionsunternehmens Villeroy & Boch, und **SaARBurg** bis zur Mündung der Saar in die Mosel nach **Konz**.

Tipp

+++ Der Saar-Radweg verbindet wichtige Hauptrouten im internationalen und nationalen Radnetz. Er ist gleichzeitig Teil der D-Route 3 im Radnetz Deutschland und Abschnitt der EuroVelo-Route 5. Bewegungshungrige Streckenradler können diese Routen nutzen, um ihre Tour in nördlicher und südlicher Richtung auszudehnen. Von Trier gelangt man über den Moselradweg nach Konz und weiter saaraufwärts bis ins französische Sarreguemines. Entlang des Saar-Kanals geht es entspannt vorbei an malerischen Dörfern, kleinen Schleusenanlagen und Seen bis nach Straßburg – der krönende Abschluss einer 275 km langen „Saar-Elsass-Tour“.

+++ Gute Bahnanschlüsse mit regelmäßigen Zugverbindungen gibt es in Saarbrücken und Trier.

+++ Weitere Infos über www.urlaub.saarland oder info@tz-s.de



Aus der Luft gegriffen

SANTINI Das Thema Aerodynamik macht auch vor Bekleidung nicht halt. Besonders ambitionierte Schneidereien schicken ihre Produkte in den Windkanal, um sie zu optimieren – so wie Santini mit dem Aero Race-Trikot. Rippenstruktur an Ärmeln und Schulterbereich sollen den Windwiderstand

senken. Das ist vor allem für Menschen interessant, die an Wettkämpfen teilnehmen wollen. Die Herstellungsweise des Stoffes ist aber das eigentliche Highlight: Bei der Stahlproduktion emittiertes CO₂ wird aufgefangen und in einem mehrstufigen Verfahren zu Polyesterfasern verar-

beitet. Sie machen über 90 Prozent des Trikots aus. Laut Santini lässt sich der CO₂-Fußabdruck so um bis zu 66 Prozent gegenüber neu erzeugtem Polyester verringern. Erhältlich im Fachhandel und bei Santini für Frauen und Männer zum Preis von 160 Euro. www.santinicycling.com

Kompakter Drehmomentschlüssel

FEEDBACK SPORTS Zum Schrauben an Carbonrahmen und -teilen ist ein Drehmomentschlüssel unentbehrlich, denn das Material nimmt schnell Schaden, wenn man Klemmungen zu fest anzieht. Für Touren oder Reisen sind die meisten Drehmomentschlüssel aber zu groß und zu schwer. Das Modell Range Twist von Feedback Sports dagegen ist sehr kompakt und passt mit unter 13 Zentimetern Länge und 1,7 Zentimeter Durchmesser sogar in die Trikottasche. Drehmomente von zwei bis acht Newtonmeter lassen sich damit einstellen. Mitgeliefert werden Inbus-Bits in den Größen 2, 2,5, 3, 4, 5 und 6 Millimeter sowie T10 und T25-Torx-Bits und Schlitzschraubendreher. Das Werkzeug ist im Fachhandel für 85 Euro erhältlich. www.feedbacksports.com



Radarstation

SIGMA Rennradfahrende sind auch bei Tageslicht immer häufiger mit Rücklicht unterwegs, um auf Landstraßen eher sichtbar zu sein. Sigmas Reco 80-Rücklicht mit Bremslichtfunktion ist zudem mit einem Radar ausgerüstet, das bis zu 160 Meter entfernte Fahrzeuge erkennt, die sich von hinten nähern. GPS-Computer, die das ANT+-Radarprofil unterstützen, zeigen auf dem Display an, wie viele Fahrzeuge sich nähern und wie schnell – bis zu acht Fahrzeuge kann das System erfassen. Zusätzlich lässt sich einstellen, dass auch akustische Signale auf die herannahenden Fahrzeuge aufmerksam machen. Viele Radfahrende empfinden es als weniger stressig, wenn sie nicht von Überholvorgängen überrascht werden – und Rückspiegel sind für Rennradfahrende meist keine Option. Das Reco 80-Rücklicht ist im Fachhandel oder direkt bei Sigma erhältlich. Es kostet 179,95 Euro. sigma.bike



Elektro-Druck

DYNAMIC Bei einem Plattfuß können Minipumpen die Tour retten. Das Pumpen mit dem geringen Volumen ist allerdings Schwerstarbeit, vor allem, wenn man einen höheren Luftdruck wie bei Rennradreifen erreichen will. Elektro-Minipumpen erleichtern das Pumpen enorm, zum Beispiel die Turbo von Dynamic: Der Akku soll ausreichen, um etwa fünf Rennradreifen bis acht bar oder acht MTB-Reifen bis 1,5 bar aufzupumpen. Dabei wiegt sie nur 115 Gramm und passt in die Trikot- oder Satteltasche. Mitgeliefert werden neben dem Ladekabel Adapter für französische Ventile und Autoventile, Luftschlauch für Schraderventil, eine Ballnadel und eine spritzwassergeschützte Aufbewahrungstasche. Die Preisempfehlung liegt bei 79,95 Euro.

dynamicbikecare.com

Aufgewertete Einstiegsgruppe

SHIMANO Die Tiagra-Komponentengruppe hatte bislang eher das Image einer Low-Budget-Gruppe, die technisch etwas angestaubt wirkte. Jetzt hat Shimano den Staubwedel geschwungen: Die neue Tiagra kommt mit Scheibenbremsen, Elffach-Kassette mit 11 bis 36 Zähnen und Brems-Schaltgriffen mit überarbeiteter Ergonomie. Auch Schaltwerk und Umwerfer wurden auf den neuesten Stand gebracht. Wermutstropfen für Traditionalist:innen: Felgenbremsen gibt es bei der Gruppe nun nicht mehr. Die neue Tiagra-Gruppe wird vor allem im Rennrad-Einstiegsbereich zum Einsatz kommen und Räder um 1.000 Euro zieren. bike.shimano.com/de-DE/home.html



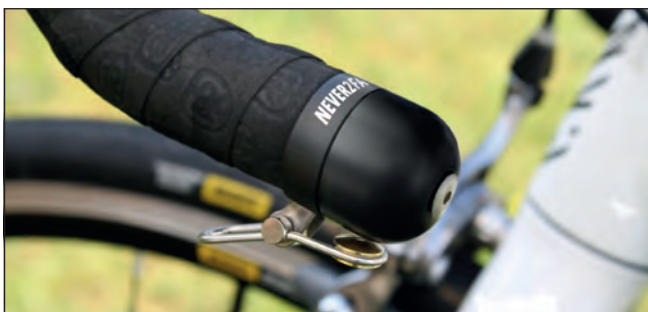
Geschnürt, nicht gedreht

GIRO Radsportschuhe sind meist mit Klett- und Drehverschlüssen ausgestattet, um sie schnell und genau an die Füße anpassen zu können. Zuletzt sind aber immer häufiger Modelle mit klassischer Schnürung zu sehen – zum einen wegen der klassischen Optik, zum anderen aber auch wegen ihrer Zuverlässigkeit. Aerodynamisch sollen die Schnürsenkel den anderen Schließsystemen überlegen sein, weshalb Profis sie gern nutzen – Tadej Pogačar hat die Tour de France und viele andere Rennen in Schnürschuhen gewonnen. Es gibt sie aber auch für Einsteiger:innen, zum Beispiel das Modell Stylus II von Giro. Das Obermaterial mit Laserperforation soll die Temperatur regulieren, die Sohle aus Nylon und Glasfaser kann Pedal-Cleats mit Zwei- oder Dreipunkt-Befestigung aufnehmen. Die Schuhe kosten im Fachhandel und direkt bei Giro 124,99 Euro. de.giro.com

Für schnelle Frauen

LIV Die meisten Hersteller haben ihre frauenspezifischen Modellreihen eingestampft, mit dem Hinweis auf die geringen anatomischen Unterschiede zwischen den Geschlechtern. Liv hält dagegen und bleibt konsequent eine Marke für Frauen, mit Frauen in allen Schlüsselpositionen und viel Engagement im Radsport. Rahmen und Anbauteile werden frauenspezifisch auf breiter Datenbasis designt und ausgewählt. Insbesondere kleine Frauen finden bei Liv passende Räder. Neu ist das aerodynamisch optimierte Modell EnviLiv mit Carbonrahmen. Es ist ab 3.000 Euro zu haben. Liv hat aber auch deutlich günstigere Modelle für Einsteigerinnen im Programm.

www.liv-cycling.com



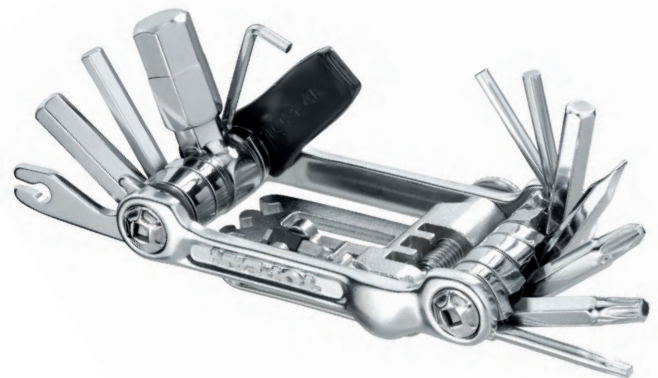
Macht den Weg frei

NEVER2FAR Auch an Rennrädern braucht man eine Klingel. Moderne Lenker sind aber häufig nicht rund, sodass sich die meisten Klingeln nicht montieren lassen. Eine Lösung sind Klingeln für das Lenkerende, wie die Road+Gravel von Never2far. Sie werden einfach anstelle des Lenkerstopfens eingebaut und stören so auch kaum die Aerodynamik. In mehreren Farben ab 17,90 Euro erhältlich bei www.never2far.com.

Mobile Kleinwerkstatt

TOPEAK Niemals ohne Minitool auf Tour gehen: Hat man eine Panne, merkt, dass die Sattelhöhe nicht ganz stimmt oder die Schaltung nicht ordentlich funktioniert, lernt man die kompakten Werkzeuge zu schätzen. Das Minitool Mini 20 Pro von Topeak bietet die wichtigsten Funktionen für unterwegs: Neben Inbus- und Torxschlüsseln in den gängigsten Größen auch Kettennieter, Speichenschlüssel und einen Kunststoff-Reifenheber – wichtig, um Felge und Schlauch nicht zu beschädigen. Das Tool kostet im Fachhandel 36,95 Euro.

www.topeak.com



Produziert nach Bedarf

KOSTÜME Print on demand ist aus dem Buchhandel bekannt: Gedruckt wird erst, wenn ein Buch bestellt wird. Das verhindert Überproduktion und Umweltbelastung. Die britische Bekleidungs-marke Kostüme überträgt das Prinzip auf Radsportkleidung: Sie präsentieren Kleidungsstücke und Designs innerhalb eines bestimmten Zeitraums, in dem man sie bestellen kann. Danach wird produziert, was bestellt wurde. So kommt man in den Genuss ungewöhnlicher und limitierter Radsportkleidung, die einem sicherlich nicht an jeder Ecke über den Weg fährt.

kostume.cc



Qio

ONE BIKE FITS ALL

Kompakte E-Bikes für dein Stadtleben.

- + Passt für jede*n von 160 cm - 190 cm Körpergröße
- + Umfangreiches Zubehör für individuelle Bedürfnisse
- + Agiles Fahrgefühl und maximaler Fahrspaß
- + Kompakt und platzsparend zu verstauen

Entdecke jetzt unsere neuen **COMPACT** und **LONG** Modelle.

QIO-BIKES.COM

GREIFBARE VORTEILE

FAHRRADHANDSCHUHE Gut gemachte Fahrradhandschuhe bieten Komfort und Sicherheit für die Hände von Radfahrenden. In den oft unterschätzten Kleidungsstücken steckt viel Know-how.

Um den Fahrradlenker fest im Griff zu haben, sind Handschuhe nicht unbedingt nötig. Sie können aber helfen: Je länger die Fahrt dauert, desto größer sind ihre Vorteile. Während es auf kurzen Strecken meist keine Probleme gibt, kann die Kombination von Haut und Griffgummi bei längeren Fahrten, besonders bei hohen Temperaturen, unangenehm werden. Bildet sich Schweiß

auf der Handfläche, fühlt sich der Griff gerne mal glitschig an. Zudem kann das Gummi durch das Salz im Schweiß Auflösungserscheinungen zeigen und Gummipartikel bleiben auf der Haut zurück. Ein Handschuh sorgt dafür, dass Haut und Griff keinen direkten Kontakt miteinander haben und der Schweiß durch den Stoff aufgesogen wird.

DIE RICHTIGE GRÖSSE

Fahrradhandschuhe müssen eng sitzen, ohne die Hände einzu-zwängen. So bieten sie genug Griffsicherheit, Komfort und Bewegungsfreiheit. Winterhandschuhe dürfen etwas größer ausfallen, denn das unterstützt die Isolierung.

Am besten probiert man die Handschuhe im Fachhandel an. Wer online bestellen möchte, kann zur Orientierung die eigene Größe feststellen, indem ein Maßband um die vier Fingerknöchel gelegt wird – der Daumen bleibt außen vor.

Der gemessene Umfang lässt sich anhand von Tabellen, die man entweder im Onlineshop oder beim Hersteller findet, in die passende Größe übersetzen.

Polsterung Die Polsterung der Innenhand soll für ein angenehmes Griffgefühl sorgen und Stöße sowie Vibrationen dämpfen. Zwei Materialien kommen dabei zum Einsatz: Schaumstoff oder Gel. Beides gibt es in unterschiedlichen Qualitätsstufen und mit jeweils eigenen Vor- und Nachteilen.

Gelpolster werden häufig als Qualitätsmerkmal betrachtet. Es kommt aber darauf an, wie hochwertig das Material ist. Gel hat sehr gute Dämpfungseigenschaften, ist aber nicht sonderlich formstabil. Verändert sich die Handposition längere Zeit nicht, kann das Material durch den Druck verdrängt werden – und wo kein Material, da auch keine Dämpfung. Hochwertiges Gel hält seine Form besser und lässt sich nicht so leicht verdrängen. Löst man die Hand vom Griff, benötigt das Gel einige Sekunden, um die ursprüngliche Form wieder anzunehmen.



Ausstattung von Handschuhen

+++ Ausziehhilfen Kurzfingerhandschuhe sollten mit Ausziehhilfen versehen sein, um sie einfach von der Hand streifen zu können. Das können entweder kleine Riemen zwischen den Fingern, die sich mit den Fingern der anderen Hand leicht greifen lassen, oder kleine Taschen unterhalb der kurzen Handschuhfinger sein, in die die Fingerspitzen passen.

+++ Klettverschlüsse Für sicheren Sitz haben die meisten Kurz- und auch einige Langfingerhandschuhe Klettverschlüsse. Ob sie auf oder unter dem Handgelenk platziert sind, ist eine Geschmacksfrage. Manche besonders leicht konstruierte Kurzfinger-Modelle kommen ohne Klettverschluss aus. Sie müssen dann aber besonders gut passen, damit die Hand nicht darin herumschlüpfen kann.

+++ Smartphone-Finger Langfingerhandschuhe mit einem Zeigefinger-Einsatz, der es erlaubt, Touchscreens zu bedienen, können praktisch sein. Zielgenaues Tastendrücken oder Nachrichten tippen klappt allerdings kaum oder gar nicht. Anrufe entgegennehmen oder beenden ist aber möglich. Bei kalten Temperaturen spürt man, dass das Material nicht gut isoliert – solche Handschuhe sind also eher etwas für die Übergangszeit.

mit verschiedenen Materialien und Qualitäten an. Ein großer Hersteller hat allein sechs verschiedene Polsterungen im Angebot, darunter auch eine Kombination von Schaumstoff und Gel, was die Stärken der beiden kombinieren soll.

Grundsätzlich sind eher feste Polsterungen zu empfehlen, da sie formstabiler sind und auch bei langanhaltendem Druck zwischen Hand und Lenker zuverlässigen Komfort bieten.

Es gibt aber auch Handschuhe ohne jede Polsterung: Manche bevorzugen das direkte Griffgefühl und möchten ihre Hände nur vor Reibung oder Wind schützen. Wer keine Probleme mit einschlafenden Händen hat, benötigt die Puffer nicht unbedingt. >

Schaumstoffe reagieren da schneller, sind leichter und auch luftiger. Sind sie aber zu weich, werden auch sie vom Druck verdrängt und verlieren ihre Dämpfungseigenschaften, die ohnehin nicht ganz so gut sind wie die von Gelpolsterungen.

Je nach Einsatzbereich sind also verschiedene Materialien sinnvoll. Für lange, gleichmäßige Fahrten sind Gelpolster eine gute Wahl, bei Fahrten im Gelände mit vielen schnellen Stößen spielen Schaumstoffe ihre Stärken aus. Hersteller bieten häufig Modelle

^ **Die kleinen Schwarzen:** Fahrradhandschuhe sind in allen Fahrrad-Lebenslagen nützlich.

> **Ausziehhilfen** sind ein wichtiges Komfortdetail.

> **Klettverschlüsse** sorgen für sicheren Sitz.





^ **Engstelle:** Die Nervenbahnen im Handgelenk können durch Druck oder ungünstige Handhaltung abgeklemmt werden.

< **Polsterung:** Die Verteilung und Härte der Polster ist eine Wissenschaft für sich.

∨ **Feingefühl:** Auch mit gefütterten Handschuhen muss man Brems- und Schalthebel bedienen können.

Ergonomie der Polsterungen Die Polsterung soll auch gezielt Nervenbahnen entlasten. Hände und Finger werden vom Ulnar- und vom Medianernerv versorgt. Werden die Nervenbahnen durch ungünstige Handhaltung oder Druck abgeklemmt, entstehen Taubheitsgefühle oder sogar Schmerzen.

Eine strategische Platzierung der Polster verhindert das. Dabei gibt es zwei Ansätze: die Abpolsterung empfindlicher Stellen oder die Aussparung der Nervenbahnen, um den Druck auf die umliegenden Bereiche zu verlagern. Beides kann funktionieren und Probleme zumindest mildern. Manchmal ist aber auch ein ergonomischer Flügelgriff notwendig, um die Handstellung zu korrigieren.

Weitere Schutzfunktionen Handschuhe schützen auch vor Abschürfungen bei Stürzen – ein Grund, weshalb Mountainbiker:innen bei Abfahrten auch im Sommer oft Langfingerhandschuhe tragen. Beim Mountainbiken kommen Stürze häufiger vor, da ist es wichtig, auch die Finger zu schützen. Kurzfingerhandschuhe bewahren immerhin die Handflächen vor Schürfwunden.

Gegen UV-Strahlung schützt der Stoff ebenfalls – es sei denn, man hat ein Modell gewählt, das keine Strahlung absorbiert, um eine gleichmäßige Bräunung der Hand zu erreichen. Reibung am Griff sowie an Schalt- und Bremshebeln kann besonders bei längeren Fahrten Probleme verursachen, die ein Handschuh entschärft.

Für alle Jahreszeiten Im Sommer legt man Wert auf möglichst luftige Handschuhe – leichte Netzstoffe und Handflächen mit Belüftungsöffnungen sorgen für gute Ventilation. Wichtig ist auch ein Einsatz aus saugfähigem Material auf den Daumenrücken, um sich Schweiß aus dem Gesicht wischen zu können.

Fallen die Temperaturen, spürt man dagegen, dass die Finger dem Fahrtwind ausgesetzt sind und weniger gut durchblutet werden. Hände kühlen schnell aus, was unangenehm bis schmerzhaft oder sogar gefährlich werden kann, wenn die vor Kälte steifen Finger die Bremshebel nicht mehr richtig bedienen können.

Für die Übergangszeit empfehlen sich dünne, aber winddichte Langfingerhandschuhe. Wer auf wasserdichtes Material achtet, hat damit schon für Regen vorgesorgt.

Nähern sich die Temperaturen dem Gefrierpunkt, reicht das aber nicht mehr aus. Eine zusätzliche Isolierung hält die Hände warm. Die Hersteller stehen dabei vor der Herausforderung, die Finger gut zu isolieren, ohne dass eine zu dick aufragende Polsterung die Bedienung von Brems- und Schalthebeln zu stark beeinträchtigt.

Fäustlinge für Radfahrende Fäustlinge sind bei sehr kalten Temperaturen ideal, weil sich die Finger gegenseitig wärmen. Zum Radfahren sind sie aber schlecht geeignet, da sich Bremsen und Schaltung damit kaum bedienen lassen. Daher gibt es Zwischenformen: Manche Modelle fassen jeweils zwei Finger zusammen und den Daumen einzeln. Weil ihre Form an Hummerscheren erinnert, werden sie häufig mit dem Namenszusatz „Lobster“ (englisch für Hummer) versehen.

Seltener sind Handschuhe, die Daumen und Zeigefinger einzeln isolieren und die restlichen drei Finger zusammenfassen. Auch bei isolierten Handschuhen sollte man darauf achten, dass sie wasserdicht sind.

Isolierte Langfingerhandschuhe sollten vorgeformt sein, Handfläche und Finger müssen also schon eine Biegung nach innen haben. Wären sie gerade, würde sich beim Greifen um den Lenker zuviel Material stauchen und unkomfortable Falten entstehen.

René Filippek





GENUSSBIKEN IN DER WILDSCHÖNAU

Ein sonniger Tag, das leise Surren der Reifen auf dem Radweg und zwischendurch eine urige Alm zum Einkehren – manchmal braucht es nicht viel zum Glücklichen. In der Wildschönau in den Kitzbüheler Alpen gehört dieses Gefühl zum Alltag auf zwei Rädern. Das idyllische Hochtal mit seinen Dörfern Niederau, Oberau, Auffach und Thierbach ist ein Geheimtipp für genussvolle Bike- und Elektrorad-Touren. Zwischen Almwiesen, Wäldern und traditionellen Gasthöfen führen abwechslungsreiche Routen durch die Landschaft. Dank moderater Steigungen und gut ausgebauter Wege sind sie sowohl für sportliche Mountainbiker als auch für entspannte Genussbiker ideal.

Neue Talradweg Runde schließt Lücke Neu ist die Talradweg Wildschönau Runde. Sie kann seit diesem Jahr vollständig als Rundtour befahren werden – perfekt für eine gemütliche Entdeckungstour durch die Wildschönau. Die Route startet in Niederau und führt über Oberau und den Ortsteil Roggenboden nach Auffach. Unterwegs warten das Holzmuseum, die Schatzbergbahn sowie

zahlreiche traditionelle Höfe. Ziel der Tour ist Schönangeralm am Ende des Hochtals – ein beliebter Rastplatz, von dem sich das Panorama der hinteren Wildschönau eröffnet. Über den neuen Radwegabschnitt bei der Thalmühle führt die Runde zurück nach Oberau und Niederau, gesäumt von Almen und Gasthöfen, die zur genussvollen Pause einladen.

Drei Radtouren mit Panoramablick Noch mehr Ausblicke bietet die Salvenblick-Runde. Sie startet mit der Auffahrt zum Markbachjoch mit der Gondel. Dann folgt die aussichtsreiche Abfahrt mit Blick auf die Hohe Salve. Sportlicher wird es auf der Schatzberg-Runde, die durch Wälder und Almgebiet hinauf zum Hausberg von Auffach führt – belohnt wird der schweißtreibende Anstieg mit weiten Ausblicken über die Kitzbüheler Alpen. Die Zauberwinkel-Runde verbindet das Hochtal mit dem Inntal auf besonders malerische Weise und schlängelt sich an kleinen Kapellen, Moorlandschaften und traditionellen Bauernhöfen vorbei.

Tiroler Lebensgefühl auf zwei Rädern Es gibt viele Momente, die das Genussradeln in der Wildschönau unvergesslich machen: Die kleinen kulinarischen Überraschungen entlang der Strecke, die frischen Speisen auf der Sonnenterrasse, hausgemachter Kuchen auf der Alm oder eine kühle Erfrischung mit Blick auf die Gipfel. Genussradeln in der Wildschönau ist kein sportlicher Wettkampf, sondern ein Fest für alle Sinne: Wer hier in die Pedale tritt, entdeckt die Schätze des Hochtals im eigenen Tempo und erlebt Landschaft, Kulinarik und Tiroler Lebensgefühl auf zwei Rädern.



Infos

Alle Streckenprofile und GPX-Download:
www.wildschoenau.com/bike

VON: Martin

BETREFF: **ADFC-Newsletter im Februar**

Vielen Dank für den immer wieder interessanten Newsletter und die Arbeit, die dahintersteckt! 🍷 Das Thema Helmpflicht bzw. die Haftungsfrage wäre doch mal ein Anlass, eine Umfrage – zumindest unter den ADFC-Mitgliedern – zu starten, wer von ihnen regelmäßig mit Helm fährt.

VON: Josef

BETREFF: **ADFC-Newsletter im Februar**

Zum Thema Helmpflicht/Kürzung Schadensersatz verstehe ich die Aufregung nicht. Vor einigen Jahrzehnten wurde die Gurtpflicht zur gesetzlichen Verpflichtung und hat viele Menschen gerettet. Von den allgemeinen Kosten ganz zu schweigen. Was schadet es denn, einen Helm, den sich jeder leisten kann, auch zu tragen?

VON: Ursula

BETREFF: **ADFC-Newsletter im April**

Den Newsletter lese ich ja immer gerne und freue mich über neue Informationen. Heute habe ich jedoch eine kleine Anmerkung zum Beitrag zur Radreiseanalyse: Der Fünf-Flüsse-Radweg ist ja neu bei den Top Ten und wird als Radweg in Franken benannt. Er verläuft auch in Franken, aber nur zu einem ganz kleinen Teil. Der Großteil der Strecke verläuft in der Oberpfalz.

VON: Udo

BETREFF: **Fehlerteufel**

Die aktuelle Ausgabe ist wieder einmal hervorragend gelungen – vielen Dank. Im Artikel „Neue Laufradgröße“ (Seite 30) hat sich allerdings der Fehlerteufel eingeschlichen: 32 Zoll (686 mm, genau übrigens 812 mm) bezeichnen den Durchmesser, nicht den Umfang.

SCHILDERWALD

Passend zur Urlaubszeit!



Sieglinde Steuer



Robert Flachenäcker

Kuriose Schilder gesucht

Bei seltsamen oder unsinnigen Verkehrsschildern oder -situationen Kamera zücken und die Bilder an radwelt@adfc.de schicken. Danke!

SOCIAL MEDIA-BLICKWINKEL



Smubob zur Tempo-30-Studie der Björn Steiger Stiftung

Genauso sollte es sein 👍 Es macht auch viel mehr Sinn, wenn in jedem Einzelfall überprüft wird, ob 50 km/h möglich/sinnvoll sind, statt dass man um jedes Stück Tempo 30 verzweifelt kämpfen muss ...



Nikolas zu Einkaufen mit dem Fahrrad

Ich habe mal den Versuch unternommen, meinen Ikea-Einkauf mit dem geliehenen Lastenrad von Hamburg-Altona nach Barmbek zu bringen. Eine Matratze, ein Regal und den üblichen Kleinkram. Es hat funktioniert, aber fühlte sich wegen der Infrastruktur wie eine Strafe an.



Eric zum Weltfrauentag

Das Fahrrad hat mehr für die Emanzipation der Frau getan, als alles andere. Deswegen sind sichere Radwege, Infrastruktur zum Parken und wartungsarme Fahrräder auch ein klares politisches Zeichen.



Mike zu Bundesregierung verfehlt Verkehrssicherheitsziele

Vor allem auf dem Land (Saarland, RLP) fällt mir immer wieder auf, dass Radwege schlichtweg fehlen. 1–2 Meter breiter Asphaltstreifen würde schon reichen und man könnte das Auto komplett stehen lassen ...



Karen zur ADFC-Radreiseanalyse und der Entwicklung des E-Bike-Anteils

Ich fahre aus gesundheitlichen Gründen seit einem Jahr elektrisch und zwar alles. Ich bin froh, meine Mobilität und Unabhängigkeit von der allgemein kritischen Verkehrssituation einer Großstadt zurückgewonnen zu haben. 🚲 ☁️ ☁️ ☁️

VON: Matthias

BETREFF: **Offene Fragen**

Was ich am Test vermisse: Es ja schön, dass Räder alle Apps haben, die (wahrscheinlich via Bluetooth) mit dem Rad reden können. Nur: Wie viele von meinen Daten landen dabei in irgendeiner Cloud? Funktionieren die überhaupt, wenn ja, mit welchen Einschränkungen, wenn man nachhaltig kein Netz hat? Wieso muss ich bei Yuccie für eine einmalig installierte App eines einmalig gekauften Rads überhaupt eine Jahresgebühr zahlen? Und: Was passiert in zehn oder 20 Jahren, wenn der Hersteller des Rads pleite ist oder für sein „altes“ Rad keinen Support mehr anbietet? Als Mindestanforderung sehe ich hier ein brauchbar dokumentiertes Bluetooth-Protokoll.

VON: Klaus

BETREFF: Gleichberechtigte Mobilität

Jeder Mann hat doch eine enge Verbindung zu einer oder mehreren Frauen. Es sollte doch eine Ehrensache sein, dass diese unfallfrei nach Hause oder zur Arbeit kommen. Wenn ich im ÖPNV die Unfallhäufigkeit nach Geschlechtern getrennt feststelle und sehe, dass es eine signifikante Ungleichheit gibt, müsste man, um Verbesserungen zu erreichen, weitere Fragen stellen. Danke für Ihren Artikel, er hat mich auf viele Fragen gebracht, über die man noch nachdenken sollte.

VON: Holger

BETREFF: Gute Radwege sind geschlechterunabhängig

Mit Interesse habe den Artikel „Gut für alle“ gelesen. Ich benutze häufig den ÖPNV und ihr Bild mit der Mutter und Kinderwagen im Bus habe ich so noch nie erlebt. Nach meiner Erfahrung steht auch hier im relativ anonymen Nürnberg in so einer Situation immer jemand für die Mutter mit Kinderwagen auf. Viele Missstände wären mit einer besseren allgemeinen Radinfrastruktur leicht zu beheben. Breite, baulich getrennte Radwege sind geschlechterunabhängig sinnvoll.

VON: Klaus

BETREFF: Gleichberechtigung

Erst einmal vielen Dank für die aufgeführten Beispiele. Aber eine 15-Minuten-Stadt, saubere Toiletten und vieles mehr wünschen sich doch nicht nur Frauen. Und sind nicht mittlerweile auch viele Männer mit ihren Kindern auf dem Rad und mit dem ÖPNV unterwegs und wollen dort sicher unterwegs sein? Sollen sich jetzt die Männer benachteiligt fühlen? Warum muss denn alles unter dem Thema „Gender Gap“ laufen? Bitte vertreten doch alle Eure Mitglieder entsprechend den klaren Zielen in der Vereinssatzung und damit ungeachtet des Geschlechts. Denn dann haben wir wirkliche Gleichberechtigung.



AN DEN ADFC

Über verschiedene Medien erreichen uns täglich wertvolle Anregungen und Kommentare zum ADFC oder zur Radwelt. Beachtet werden sie alle, auch wenn wir nicht alle beantworten können. Einen kleinen Teil können wir veröffentlichen, müssen aber oft kürzen, damit möglichst viele Menschen zu Wort kommen.

ADFC, Zimmerstraße 26/27, 10969 Berlin, E-Mail: radwelt@adfc.de

Individuelle und geführte Radreisen

Baltikum · Polen
 Albanien · Montenegro
 Georgien · Schweden
 England · Vietnam



schnieder-reisen.de
 +49 40 3802060

Belvelo

E-Bike-Reisen weltweit

Europa · Afrika · Asien
 Amerika · Down Under

Marken-E-Bikes
 vor Ort inklusive

Höchstens 14 Gäste
 plus Reiseleitung

Katalog für 2026 · 2027:
 030 786 000-124
belvelo.de · info@belvelo.de

Hanseline®

Mit Hanseline saust die Maschine seit 1947.

Öle, Reiniger, Fette

www.hanseline.de

HP VELOTECHNIK

Reise-Trike Scorpion fx 26

Bis zu 63 kg Zuladung in 9 Taschen

Der Gepäck-Champion

Fordern Sie gleich Ihr Liegerad-Infopaket an:
www.hpvelotechnik.com • 0 61 92 / 97 99 20

byschutz

SPÜRE DEN UNTERSCHIED

KILOMETER FÜR KILOMETER

INNOVATIVE BIKE COMPONENTS

25 byschutz

Heb dein E-Bike. Auf Knopfdruck.

Jetzt entdecken www.x10.bike

X10

INSELREICH

RAD+SCHIFF-TOUR IN SÜDDALMATIEN Im Süden Kroatiens verbindet das Schiff Insel um Insel. Kaum angelegt, geht es mit dem Elektrorad an Land und dort hoch hinauf und wieder hinunter. Am Ende stehen 3.692 Höhenmeter und rund 200 Kilometer auf dem Tacho.





^ **Von Trogir** geht es als Erstes auf die Insel Vis.

< **Blick auf den Ort** Komiža auf der Insel Vis.

> **Inselhüpfen** mit der M/S Magellan.



Das silbrig schimmernde Karstgebirge mag manche an alte Karl May-Filme erinnern, doch das Meeressrauschen und das Klatschen der Wellen im Hafen von Trogir holen mich schnell zurück ins Hier und Jetzt. Der Motor springt an, und wir gleiten mit der M/S Magellan, einem eleganten Schiff, aus dem Hafen.

An kleinen Inseln und Buchten vorbei geht es bis zur Insel Vis. Sie wurde 397 v. Chr. von den Griechen besiedelt. Sie brachten Weinstöcke mit und kultivierten hier Oliven. Als im Jahr 229 v. Chr. die illyrische Piratenkönigin Teuta die Insel erobern wollte, baten die Griechen Rom um Hilfe und konnten den Angriff abwehren. Aufgrund seiner exponierten Lage war Vis bis 1992 militärisches Sperrgebiet – die Natur blieb intakt und 2019 wurde sie ein UNESCO-Geopark. Bildschön im wahrsten Sinne des Wortes, denn Vis war die Kulisse des Abba-Filmmusicals „Mamma Mia 2“.

Wechselhafte Geschichte Die Geschichte des Landes der 1.200 Inseln ist reichlich wechselhaft: Griechen, Römer und Osmanen herrschten hier, man gehörte mal zur Republik Venedig, mal zur Habsburger Monarchie und zu Jugoslawien. Tatsächlich soll es Menschen geben, die in ihrem Leben den österreichisch-ungarischen, den jugoslawischen und schließlich den kroatischen Pass besaßen und damit auch unterschiedliche Staats-, Gesellschafts- und Wirtschaftsformen erlebt haben.

„Heute ist Nordost-Wind. Den wollen wir immer haben, denn er bläst die Wolken weg“, sagt unser Guide Srdan. Mit Winden wie der Bora hat man es hier oft zu tun. Der berühmte Fallwind pfeift durchdringend, kommt wie aus dem Nichts auf und seine Böen erreichen bis zu 250 km/h. Eseln soll er die Ohren umbiegen und sie manchmal sogar durch die Luft schleudern. Ob's stimmt? >

Süddalmatien Kompakt



Informationen

„Süddalmatien plus – Kroatien“ ist buchbar bei www.inselhuepfen.de: ab/bis Trogir, 8 Tage/7 Nächte, ca. 206 km, ab 1.959 € in einer Doppelkabine inklusive 2x Vollpension, 5x Halbpension und geführte Radtouren laut Programm, Plus-Reisen-Extras usw. Fahrrad bzw. Elektrorad kann zusätzlich gemietet werden: www.inselhuepfen.com/radreisen/kroatien/ebike-schiff-sueddalmatien

<https://croatia.hr/de-de>

Wer nach der Rad- und Schiffstour noch weiter radeln will: <https://croatia.hr/de-de/aktiv-und-outdoor-urlaub/radsport/mit-dem-fahrrad-durch-kroatien>

Rund um die Region Split: <https://croatia.hr/de-de/aktiv-und-outdoor-urlaub/radsport/region-dalmatien-split>

Anreise

Railjet ab München bis Ancona mit Fahrradmitnahme, RJ 1183 ohne Umsteigen: www.oebb.at. Ab Ancona fahren Fähren mit Fahrradmitnahme jeweils zwei- bis dreimal pro Woche nach Split: www.snav.it (Fahrrad unten auf der Buchungsseite unter „Bici“ für 10 Euro zubuchen) und www.jadrolinija.hr (unter „Vehicle“ Bicycle anklicken, 26 Euro). Weiter per Rad nach Trogir (39 km) auf der EuroVelo 8. Optional: EC ab München nach Zagreb mit Fahrradmitnahme: www.bahn.de. Von Zagreb nach Split nur Nachtzüge im Hochsommer mit Fahrradmitnahme: www.hzpp.hr/en

Mit FlixBus mehrmals pro Woche nach Trogir. Fahrradmitnahme vorher anfragen: www.flixbus.de

Literatur und Karten

Lore Marr-Bieger: Kroatische Inseln und Küstenstädte, Michael-Müller-Verlag, ISBN 9783966852852, 29,90 Euro

Dalmatien (2 Karten) 1:100.000 Wanderkarte und Nautische Karte Kroatische Adriaküste, Kartografija Dalmacija, bei mapfox.de, 11,90 Euro

Alida Bremer u. a.: Südliche Luft, Ullstein Taschenbuch Verlag, ISBN 9783548608044, derzeit nur gebraucht erhältlich



^ Markt in Trogir.

^ Beschilderung auf der Insel Hvar.

während des Zweiten Weltkriegs Tito und seine Partisanen versteckt hielten – bevor der Autokrat Regierungschef und Staatspräsident wurde.

Die Abfahrt nach Komiza ist rasant. Als wir auf eine Kirche zeigen, sagt Srđan: „Kirchen und Kapellen waren Statussymbole der Adligen. Entsprechend viele gibt es. Diese Kirche hier wurde von Piraten ausgeraubt. Als sie jedoch mit ihrer Beute ablegten, kam ein Sturm auf, und sie warfen die Statue der Maria über Bord. Sie wurde genau da angeschwemmt, wo heute die Kirche ‚Our Lady of the Pirates‘ steht.“

Insel Korčula Der Name der Insel bedeutet „Schwarzes Korfu“ und bezieht sich auf die Schwarzkiefernwälder hier. In Vela Luka auf Korčula bewundern wir das angeblich längste Mosaik der Welt. Dreißig Künstler:innen legten es entlang der Promenade. Auf den kleinen Nebenstraßen begegnet uns kaum mal ein Auto, als wir hinauf nach Blato fahren. Oben angekommen, können wir bis Italien schauen. Der Duft von Pinien, Rosmarin, Lavendel, Salbei und Zypressen begleitet uns bis hinunter nach Korčula-Stadt.



Insel Vis Wir radeln über die Insel Vis und halten hoch oben auf einem Aussichtspunkt. Von hier blicken wir runter auf die azurblaue Adria mit ihren türkisfarbenen Tupfern und auf die St. Nikolaus-Kirche. Vor ihr wird jedes Jahr zu Ehren des Schutzheiligen der Seefahrer ein Schiff verbrannt. In den Bergen der Insel verbergen sich etwa 24 Kilometer an Tunneln und Höhlen, in denen sich



Hier zeigt uns Stadtführerin Neda eine ausladende, treppenartig gebaute Brücke namens Punat und das Stadttor mit dem Turm Veliki Revelin. Über dessen Eingang prangt ein Relief mit dem geflügelten Löwen des Heiligen Markus, dem Wappen der

- ^ **Gasse in Komiza** auf der Insel Vis.
- ✓ **Hvar-Stadt** auf der Insel Hvar.

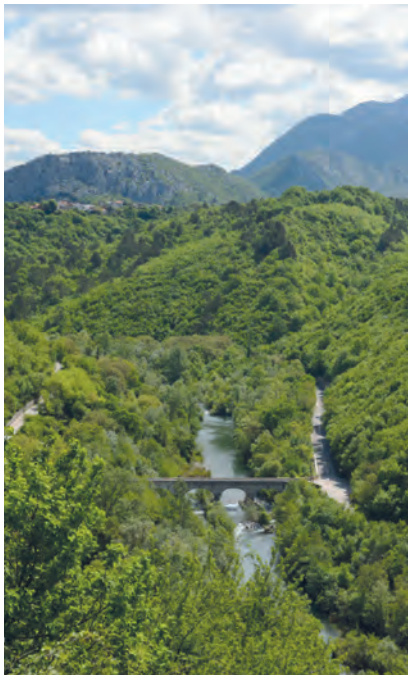
Venezianischen Republik. „Dass der Löwe ein aufgeschlagenes Buch in Händen hält, bedeutet Frieden“, so Neda.

Auch auf der Markus-Kathedrale mit Tintoretto-Gemälde im Inneren findet sich ein Löwe. Der wohl berühmteste Venezianer, der Entdecker Marco Polo, soll 1254 in Korčula-Stadt geboren worden sein. Bewiesen ist das nicht, aber das angebliche Geburtshaus ist heute ein Museum. Die Altstadt ist voller Paläste, die Straßen sind mal „gebogen“, mal kerzengerade. Laut Neda hilft das gegen den Wind. Von oben sieht die Stadt aus wie ein Fisch.

Lavendelinsel Hvar Eines der ersten Gemeintheater Europas entstand 1612 im ehemaligen Arsenal der Stadt Hvar auf der gleichnamigen Insel. Auch heute noch finden hier Veranstaltungen statt. Das Theater kann man besichtigen, genauso wie den Renaissance-Bau der Stephans-Kathedrale oder die Loggia mit Fresken und spitzen Palisaden. Hoch über dem Ort thront die mittelalterliche Burg Fortica.

Als wir in die Berge radeln, wird klar, warum die tatzenförmige Insel auch Lavendelinsel genannt wird. Der Duft ist allgegenwärtig! In Brusje bietet eine Kneipe für Radfahrende direkt am Straßenrand verschiedene Getränke aus Lavendel und eigenem Honig an. Ein großes Schild zeigt die Radrouten der Insel. Ohnehin fällt uns auf allen Inseln immer wieder auf, dass man in den Radtourismus investiert und Routen ausgeschildert hat. Unsere aktuelle Route führt an uralten Trockensteinmauern vorbei wieder hinunter bis auf Meereshöhe nach Stari Grad – UNESCO-Welterbe und Geburtsstadt des Dichters Petar Hektorović. Vor dem Wehrschloss erinnert eine Statue an ihn. Reste der Stadtmauer aus dem 4. Jahrhundert sind noch erhalten. Aufgrund ihrer massiven Quader wurde sie „Zyklopenmauer“ genannt. Denn wer außer Riesen hätte die Quader tragen können? Im Hafen der tief eingeschnittenen Bucht, wartet schon die M/S Magellan auf uns. >





- ^ **Die Rosmarininsel** Šolta.
- < **Beeindruckend:** der Cetina-Canyon.
- > **Das Wappentier** der Venezianischen Republik.

Insel der Olivenbäume Man gewöhnt sich schnell an diese luxuriöse Art einer Radreise: Nahezu unbeschwert radeln wir auf Pedececs, nur das Nötigste kommt mit. Das Gepäck bleibt in der Kabine. Im Restaurant an Bord speisen wir hervorragend; abends lädt die Bar ein. Es gibt ein Sonnendeck und einen Badeplatz, von dem aus man in die Fluten springen kann.

Nach dem Frühstück und dem ausführlichen Briefing der Guides geht es am nächsten Morgen wieder los für uns. Diesmal besuchen wir Brač, die Insel der Olivenbäume und des weißen Kalksteins, der auch für den Berliner Reichstag verwendet wurde. Die lokale Steinmetzschule unterrichtet als einzige in Europa alte römische Techniken mit manuellen Werkzeugen. „Im ersten Jahr lernen sie nur, gerade Linien zu weißeln“, erklärt Guide Tara.

Wir fahren bis an die Nordküste der Insel und blicken auf das gegenüberliegende Festland und die Piratenstadt Omiš. Die

Piraterie war ein gut organisiertes Business: Auf langen Booten mit wenig Tiefgang überfiel man Kreuzfahrerschiffe und machte fette Beute. Dann zog man sich schnellstens in die Flussmündung der Cetina zurück. Wollten die Kreuzfahrer den Piraten folgen, hatten sie Pech: Der Flussgrund war durch eine Mauer blockiert, die Schiffe mit Tiefgang nicht überwinden konnten.

In der beeindruckenden Schlucht der Cetina entdecken wir Kanut:innen und Raft:innen. Wir fahren weiter zu einem Aussichtspunkt mit der Statue von Mila Gojsalić, der kroatischen Jeanne d'Arc. Die Märtyrerin rettete ihr Volk vor der osmanischen Belagerung durch Ahmed Pascha, indem sie sich nachts in das Waffenlager schlich und das Schießpulver anzündete. Dadurch starben viele Soldaten und Pascha selbst.

Insel Split Split lassen wir natürlich nicht aus und besuchen den Diokletianspalast mit seinen vier Toren, erbaut aus Kalkstein von der Insel Brač. Hier sind wir zu Fuß unterwegs, denn die engen Gassen sind nicht für Fahrräder gemacht. Wir bewundern Mosaikböden, den Tempel des Jupiters, ein Mausoleum und einen Glockenturm aus dem 12. Jahrhundert. „Wenn man in Kroatien heiratet, wird die Torte meist in Form dieses Glockenturms gebacken. Beim Anschneiden muss sie in viele Teile zerfallen, denn das bringt Glück und viele Kinder“, erzählt Stadtführerin Lea. Auch Split ist eine bekannte Filmkulisse für die Serie „Game of Thrones“.

Rosmarininsel Šolta Nach unserer letzten Radtour über die kleine, feine Insel Šolta, auch Rosmarininsel genannt, treffen wir Lea in Trogir wieder. Trogir kommt vom griechischen Wort Dragos (Ziegenberg), denn das Erste, was die Griechen beim Anlanden sahen, war der Berg hinter dem Ort. Immer wieder sehen wir kleine Embleme mit Kairos, dem jüngsten Sohn des Zeus und Gott des glücklichen Augenblicks. „Wenn man ihn an seinem Haarbüschel packt, kann man das Glück einfangen“, behauptet Lea.

Wir müssen das Glück tatsächlich beim Schopfe gepackt haben, denn die gesamte Tour war einfach toll. Wer das feine halbmondförmige Mandelgebäck Trogirer Rafiol kostet, soll sich angeblich in Kroatien verlieben – bei uns war das zwar nicht mehr nötig, aber es hat uns den Abschied versüßt.

Text und Fotos: Judith Weibrecht





Für alle, die wissen: Der beste Beifahrer hat vier Pfoten.

Die VICTORIA TRESALO Serie macht gemeinsame Touren mit deinem Hund ganz einfach. Anhängerfreigabe inklusive, Fronträger optional – und das alles ab 2.899 € UVP.

victoria-bikes.com

VICTORIA

NAH AM WASSER



Seit 2006 bietet der ADFC Radreisenden durch die Auszeichnung der ADFC-Qualitätsradrouten eine Orientierungshilfe. Geschulte Prüfer:innen testen die Routen Meter für Meter und je nach erreichter Punktzahl vergibt der ADFC bis zu fünf Sterne.

www.adfc-radtourismus.de/radtouren/qualitaetsradrouten

ADFC-QUALITÄTSRADROUTEN Schon vor Tausenden von Jahren nutzten Menschen Flüsse als Transportwege. An ihren Ufern entstanden Häfen und Städte, gleichzeitig entwickelten sich Kulturlandschaften. Wasser fasziniert die Menschen auch heute noch – das bestätigt die ADFC-Radreiseanalyse 2025. Die meistbefahrenen Radfernwege sind Elbe-, Weser- und Ostseeküsten-Radweg. Auch die hier vorgestellten Fünf-Sterne-Radwege folgen Flüssen, queren Flusstäler und umrunden Seen.

Diemelradweg

Diemel beschreibt das genüssliche Befahren des 110 Kilometer langen Diemel-Radwegs. Die 2026 erneut mit fünf Sternen ausgezeichnete Route folgt dem Verlauf der Diemel von der Quelle im Nordosten des Rothaargebirges bis zur Wesermündung.

Zunächst durchquert die Route die reizvolle Mittelgebirgslandschaft des Uplandes und führt dann durch den Naturpark Diemelsee. Er zeichnet sich durch hohe Berge im Sauerland, weite Täler sowie ausgedehnte Laub- und Nadelwälder aus. Wiesen, Felder, klare Bäche und Hochheiden runden das Gebiet ab. Herzstück ist der Diemelsee, in dem Diemel und Itter aufgestaut werden. Nach dem Überqueren der 42 Meter hohen Staumauer folgt bei Padberg eine größere Steigung. Der Anstieg wird mit einem tollen Ausblick belohnt. In Marsberg locken die historische Oberstadt und das Besucherbergwerk Kilianstollen. Durch den Naturpark Teutoburger Wald führt der Weg weiter in die mittelalterliche Hansestadt Warburg. Ein Abstecher zur Renaturierungsfläche in Germete bietet Einblicke in die lokale Flussökologie. In Liebenau besteht die Möglichkeit, auf dem etwa zehn Kilometer langen Eco-Pfad in ein ehemaliges, tropisches Muschelkalkmeer einzutauchen.

Vorbei an der Trendelburg, deren Bergfried über 40 Meter emporragt, und den Ausläufern des Naturparks Reinhardswald führt der Weg schließlich durch den 202 Meter langen Carlsbahntunnel. Hochwasserschäden am Wasserschloss Wülmersen sorgen aktuell für eine Umleitung über die Holzape, einen kleinen Nebenfluss der Diemel. Die Tour endet in Bad Karlshafen an der Weser.

INFO: Touristik Service Waldeck-Ederbergland GmbH,
Tel.: 05631/954 12 74, E-Mail: info@diemelradweg.de,
www.diemelradweg.de



Neusiedler See Radweg

Der Neusiedler See (ungar. Fertő tó) ist einer der wenigen Steppenseen in Europa. Die flache, schilfumsäumte Wasserfläche prägt die Region an der österreichisch-ungarischen Grenze. Der Schutz der besonderen Tier- und Pflanzenwelt wird durch die Nationalparks Neusiedler See-Seewinkel und Fertő-Hanság sowie den Status als UNESCO-Welterbe gewährleistet.

Der B10 Neusiedler See Radweg verläuft als grenzüberschreitende 118 Kilometer lange Rundtour entlang des markanten Schilfgürtels und vorbei an den Salzlacken, den typischen kleinen salzhaltigen Seen. Bei der Wahl der Fahrtrichtung kann man sich nach der aktuellen Windlage richten. Der Einstieg in den Rundkurs ist an jedem Ort möglich, wobei Neusiedl am See mit guter Bahn-anbindung nach Wien und Bratislava den zentralen Ausgangspunkt bildet. Von dort verläuft die Strecke durch den Nationalpark Neusiedler See-Seewinkel. Sehenswert sind die Bienenfresser-Kolonien in Weiden und die Windmühle in Podersdorf. Auf der ungarischen Seite führt der Weg durch die Weinberge bei Fertőrákos und bietet weite Ausblicke über den Schilfgürtel sowie Zugang zum Schloss Esterházy in Fertőd. Wieder auf österreichischem Boden passiert die Route die historische Altstadt von Rust und die älteste Rotwein-Gemeinde Oggau. Entlang des Leithagebirges säumen Kellergassen den Weg. Dann führt die Tour über die Joiser Weingärten zurück zum Nordufer. Zahlreiche Seebäder ermöglichen Abstecher ans Wasser. Für einen Perspektivwechsel sorgen auch Fährverbindungen und Buschenschenken bieten entlang der gesamten Strecke selbst produzierten (heurigen) Wein und Snacks.

INFO: Neusiedler See Tourismus GmbH, Tel.: +43 (0)2167/86 00, E-Mail: info@neusiedlersee.com, www.neusiedlersee.com

Liebliches Taubertal – der Klassiker

Die rund 130 Kilometer lange Tauber begleitet den Radweg Liebliches Taubertal von der Frankenhöhe bis zur Mündung in den Main bei Wertheim. Die geschichtsträchtige Flusslandschaft prägt die Region Tauberfranken und speist vielfältige Lebensräume, verbindet Weinberge und historische Städte. Entlang des rund 100 Kilometer langen Radwegs gibt es 20 Hörstationen mit mehr Informationen rund ums Taubertal.

Ab Rothenburg ob der Tauber folgt die Strecke dem Flusslauf durch das schmale Taubertal. Unterwegs laden Weinorte wie Taubertzell und Röttingen zur Rast ein. Das Taubertal vereint gleich drei Weinanbaugebiete: Baden, Württemberg und Franken. Das öffentlich zugängliche Renaissance-schloss mit Schlossgarten dominiert Weikersheim. Obst-wiesen und Weinberge säumen den Weg nach Bad Mergentheim. Im dortigen Residenzschloss lässt sich die 800-jährige Geschichte des Deutschen Ordens erkunden. Aber auch der Wildpark mit seinen über 50 europäischen Tierarten ist einen Abstecher wert. In Tauberbischofsheim informiert ein Weinlehrpfad am Kurmainzischen Schloss, bevor die Strecke entlang der mäandrierenden Tauber zum Zisterzienserkloster Bronnbach führt. Den Abschluss der Tour bildet die Altstadt von Wertheim am Main. Am 2. August lässt sich das südliche Taubertal ohne Kfz genießen beim 25. Autofreien Sonntag.

INFO: Tourismusverband Liebliches Taubertal e. V., Tel.: 09341/82 58 06, E-Mail: touristik@liebliches-taubertal.de, www.liebliches-taubertal.de

Drauradweg

Die Drau entspringt in Südtirol und durchfließt auf 749 Kilometern Italien, Österreich, Slowenien, Kroatien und Ungarn, bis sie bei Osijek (Kroatien) in die Donau mündet. Der Drauradweg folgt dem Fluss über 510 Kilometer vom Toblacher Feld bis Varaždin in Kroatien.

Der etwa 279 Kilometer lange österreichische Teil des Drauradwegs führt als ADFC-Qualitätsradroute von Sillian durch die Kärntner Berg- und Seenlandschaft bis zur slowenischen Grenze.

Der Weg verläuft flussabwärts Richtung Nikolsdorf. Auf dem Grabungsgelände der antiken Römerstadt Aguntum kann man den 18 Meter hohen Aussichtsturm besteigen. Der Tristacher See bietet Bademöglichkeiten. Die Route passiert Oberdrauburg und das Kräuterdorf Irschen, bevor sie Dellach und Greifenburg erreicht. Über Spittal an der Drau mit dem Renaissanceschloss

Porcia führt die Strecke weiter nach Villach. Die Stadt gilt als Tor zum Faaker See, zum Ossiacher See und zu den Villacher Alpen. Im geschichtsträchtigen Rosental prägen Kraftwerke, Stauseen sowie Schloss Rosegg und das Büchsenmacherzentrum Ferlach das Bild. An Dammwegen geht es weiter zum Völkermarkter Stausee. Unbedingt einen Abstecher zum Klopeiner See einplanen. Danach verläuft die Strecke durch Wälder und Moore sowie über die Jauntalbrücke. Seit 2024 verläuft der Fuß- und Radweg auf der Brücke unterhalb der Bahngleise. Über Wald- und Feldwege geht es zur Hängebrücke Santa Lucia und bis Neuhaus. In Lavamünd, wo die Lavant in die Drau mündet, endet der Kärntner Teil des Drauradwegs.

INFO: Kärnten Werbung, Tel.: +43 (0)463/30 00 98, E-Mail: info@kaernten.at, www.drauradweg.com

MIT DEM FAHRRAD AUF TOUR!

RADTOUREN PLANEN Ein Radurlaub ist viel spannender als nur im Auto zu sitzen: Draußen unterwegs sein, geheime Wege entdecken und wenn es irgendwo ein Eis oder einen tollen Spielplatz gibt, einfach anhalten. Die Ritzelbande verrät, wie man einen tollen Radurlaub plant.

Routen finden Damit eine Radreise richtig Spaß macht, sollten alle, die mitfahren, auch zusammen planen: Wo geht es hin? Was können wir da machen? Wie lang sind die Touren? Können alle mitbestimmen, ist auch für alle etwas dabei.

Stöbert doch zusammen auf der Internetseite www.adfc-radtourismus.de! Da gibt es die verschiedensten Radtouren: Radwege an Flüssen, Radwege mit ganz vielen Burgen oder welche, die an Badeseen vorbeiführen. Es gibt auch spezielle ADFC-RadReiseRegionen, die viele unterschiedliche Touren zu verschiedenen Themen anbieten. Viele dieser Themenrouten haben extra Angebote für Kids. So könnt ihr zum Beispiel rund um den Neusiedler See zusammen mit den „Bike Buddies Burgenland“ Rätsel lösen und Geheimnisse lüften: www.neusiedlersee.com/bike-buddies-burgenland. Mehr zum Neusiedler See gibt es auf S. 40/41.



Basislager oder Strecke machen? Überlegt zusammen, ob ihr im Radurlaub jeden Tag an einem neuen Ort schlafen wollt oder lieber ein „Basislager“ wie eine Ferienwohnung oder einen Campingplatz bezieht. Von dort aus könnt ihr jeden Tag in eine andere Richtung ausschwärmen. Der Vorteil: Ihr müsst die schweren Taschen nicht den ganzen Tag mitschleppen, und wenn es euch an einer Stelle besonders gut gefallen hat, fahrt ihr einfach am nächsten Tag noch mal hin.

Aber auch Strecke machen bringt Spaß, denn so erlebt ihr jeden Tag etwas Neues und könnt zum Beispiel einem Flusslauf von der Quelle bis zur Mündung folgen.





Vorbereitung Bevor ihr auf Radreise geht, macht alle zusammen eine längere Tagestour oder einen Wochenendausflug mit dem Rad. Dann könnt ihr abschätzen, wie viele Kilometer ihr am Tag schafft. Je nachdem, wie alt und fit ihr seid, könnt ihr euch 15 bis 35 Kilometer vornehmen. Das Wichtigste ist aber: Plant viele Pausen ein! Ein Badestopp am See oder ein Wirtshaus zum nächsten Kiosk gehören einfach dazu. Und natürlich Verpflegung, denn wer Fahrrad fährt, bekommt Hunger.

Wenn ihr müde werdet, ist das gar kein Problem: Viele Züge und Busse nehmen Fahrräder mit. Bezieht Bahnhöfe und Fahrradbusse in die Planung ein, damit ihr Touren abkürzen könnt, falls Regen oder Müdigkeit den Plan durchkreuzen. Dann kommt ihr trotzdem entspannt zum Ziel.

Viel Spaß bei eurer großen Tour!



PICKNICK FÜR UNTERWEGS

WASSER zum Trinken muss natürlich immer mit. Außerdem bieten sich belegte BROT, BREZELN, ÄPFEL, BANANEN, NÜSSE, TROCKENOBST und – als kleine Belohnung – ein paar GUMMIBÄRCHEN, SCHOKOLADE oder KEKSE an, die helfen über den letzten Berg.

Immer nur Wasser kann auf Dauer etwas langweilig sein, wie wäre es mit **SELBSTGEMACHTEM EISTEE?**

DAZU BRAUCHST DU: 1 Liter Rooibostee (kalt), 1/3 Liter Apfelsaft und Saft von einer 1/2 Zitrone.

Nimm die Mischung in einer Thermoskanne mit Eiswürfeln mit, dann ist der Tee in der Pause schön erfrischend.

PROVIANT KANNST DU SUPER VORBEREITEN:

Schneide Karotten, Gurken, Paprika oder Stangensellerie zu Sticks.

Als Dip Kräuterquark oder Hummus in einem Glas oder einem anderen gut verschließbaren Gefäß mitnehmen – dann sind die Sticks doppelt lecker.

CHECKLISTE



- FAHRRADCHECK:**
Bremsen ok? Luft in den Reifen?
Kette geölt? Werkzeug dabei?
- Dein **HELM** muss gut sitzen und darf nicht wackeln
- FAHRRADSCHLOSS** dabei?
Damit in der Pause nix wegkommt
- KLINGEL**, damit du auf dich aufmerksam machen kannst



- REGENJACKE**
- SONNENSCHUTZ-CREME** und vielleicht ein **CAP** für die Pausen
- PFLASTER** – nur für den Fall
- BADESACHEN** und Handtuch für die Abkühlung im See
- SMARTPHONE** für Fotos und Navigation
- und vielleicht ein **TAGEBUCH**, um eure Erlebnisse festzuhalten

DEUTSCHLANDS NATUR- UND NATIONALPARKS

Das Land hat 16 Nationalparks und über 100 Naturparks. Manche bilden zusammenhängende Flächen: Beispielsweise grenzen von der Wildeshauser Geest bei Bremen bis runter in den Bayerischen Wald einige Naturparks aneinander. Ausgeschilderte Radrouten gibt es hier jede Menge.

Steinreich

STEINZEITSPUREN-TOUR Im Naturpark Wildeshauser Geest geht es mit dem Rad in die Vergangenheit und zu vielen Naturschutzgebieten zwischen Wildeshausen, Großenkneten, Sandkrug und Brettorf. Die Tour zeigt zahlreiche Großsteingräber aus der Jungsteinzeit rund um Wildeshausen wie die Reckumer Steine, die Glaner Braut, die Hohen Steine und die Bargloyer Steinkiste. Auch das Pestruper Gräberfeld in der Heide oder die Kleinknetener Steine zählen zum steinzeitlichen Erbe. Auf der beschilderten SteinZeitspuren-Tour geht es zudem an der Hunte mit ihren renaturierten Altarmen entlang.

Karte und Heft mit 20 Tourentipps sowie mehr zum Naturpark Wildeshauser Geest: <https://tinyurl.com/wildeshauser-geest>



^ Glaner Braut



Flussnah durch den Naturpark

ERFT-RADWEG Im Naturpark Rheinland ist der 110 Kilometer lange Erft-Radweg eine gute Verbindung von der Eifel an den Rhein. Es geht von der Quelle bei Nettersheim abwärts zur Mündung der Erft in den Rhein bei Neuss. Die steigungsarme und beschilderte Route führt fast durchgängig am Fluss entlang. Der Einstieg ist über viele Bahnhöfe möglich. An der Erftquelle in Holzmühlheim kann man sich zum „Erftkadetten“ taufen lassen. Das mittelalterliche Bad Münstereifel lohnt einen Rundgang, dann folgen die Erftauen und viele Wasserburgen. Ein 15 Kilometer langer Abstecher zu den UNESCO-Welterbe-Schlössern Augustusburg und Falkenlust in Brühl führt an Seen vorbei durch den Naturpark Rheinland. Naherholung, Braunkohlerevier, Wasserburgen und Schlösser: Der Erft-Radweg bietet Zeugnisse aus Römerzeit und Mittelalter. Er zeigt den Prunk des rheinischen Adels und Industriegeschichte. www.rhein-erft-tourismus.de



Bayerischer Wald

NATIONALPARK-RADWEG Er führt durch das Gebiet des Nationalparks Bayerischer Wald. Der Startpunkt am Grenzübergang Ferdinandsthal-Debrník/Defferník lässt sich vom Bahnhof Bayerisch Eisenstein nach vier Kilometern erreichen. Der Nationalpark-Radweg verbindet u. a. das Nationalparkzentrum Falkenstein bei Ludwigsthal, das Hirschgehege Scheuereck, die Trinkwassertalsperre Frauenau, das Waldspielgelände in Spiegelau, das Nationalparkzentrum Lusen bei Neuschönau und das Naturerlebnis Wistlberg bei Finsterau. Ziel des Radwegs ist der Grenzübergang Bucina/Buchwald bei Finsterau. Auf tschechischer Seite schließt er nach 600 Metern an den Iron-Curtain-Trail an. Ihm kann man 25 Kilometer durch den Nationalpark Šumava nach Haidmühle folgen. Dort hat man mit dem Adalbert-Stifter-Radweg wieder Anschluss an das „Bayernnetz für Radler“.

Der Nationalpark-Radweg verläuft überwiegend auf gesonderten Radwegen bzw. auf Forstwegen mit geringen bis mittleren, teils auch größeren Steigungen. Die Wege sind sehr gut zu befahren und für Familien geeignet. Die wechselnden Steigungs- und Gefällestrecken auf überwiegend nicht asphaltierten Wegen erfordern jedoch Kondition und Ausdauer. Deshalb sollten die Tagesetappen nicht zu lang gewählt werden.

<https://radlland-bayern.de/routen/nationalpark-radweg/>

lease
a bike

Energie tanken ohne Spritkosten-abrechnung.

Steckdose statt Zapfsäule: Gönn dir dein E-Bike ganz einfach via Arbeitgeber, bis zu 40% günstiger als beim Privatkauf. Akku laden, Rückenwind spüren – Rundum-Schutz und kostenlose, europaweite Mobilitätsgarantie kümmern sich um den Rest.

Alle Infos auf

 [freiheit-leasen.de](https://www.freiheit-leasen.de)





Buchenwälder und Baumkronenpfad



WELTNATURERBE NATIONALPARK HAINICH Auf dem 25 Kilometer langen Nationalpark-Rundweg bekommt man die Buchenwälder des UNESCO-Welt- naturerbes zu sehen. Der Nationalpark Hainich war jahrzehntelang militärisches Sperrgebiet und wurde 1997 zum Nationalpark erklärt. Die Gelbe Route führt von Creuzburg nach Bad Langensalza direkt durch den Nationalpark. Meist geht es über wenig befahrene Nebenstraßen und landwirtschaftliche Wege. Die Route steigt auf etwa der Hälfte der Strecke teils mäßig, teils sehr steil an. Sie ist in Creuzburg an den Werratal-Radweg angebunden. Bei Bad Langensalza befindet sich der 540 Meter lange Baumkronenpfad in 24 Metern Höhe. Ab Bad Langensalza schließt der Unstrut-Radweg an.

Die Rote Route verbindet Mühlhausen mit dem Nationalpark Hainich. Aus Richtung Mühlhausen kommend hat man einen mäßigen bis steileren Anstieg auf der gesamten Strecke. Fährt man vom Nationalpark in Richtung Mühlhausen, fällt die Strecke leicht ab. Die Rote Route ist bei Langula an den Unstrut-Werra-Radweg und ab Mühlhausen an den Unstrut-Radweg angebunden. Die Gelbe und die Rote Route treffen im Herzen des Nationalparks aufeinander. Einige Wanderwege sind auch für Radfahrende freigegeben. Für Mountainbiker:innen sind Radwege außerhalb des Nationalparks ausgewiesen. Ein Faltblatt mit Radwegen (<https://tinyurl.com/radwege-hainich>) kann man herunterladen.

www.nationalpark-hainich.de

Schwarzwald und Kinzigtal

NATURPARK-RADWEG Der Naturpark Schwarzwald Mitte/ Nord hat einen 260 Kilometer langen Radweg, der in den nördlichen Schwarzwald und durch das Kinzigtal führt: Der Naturpark-Radweg wurde vom ADFC mit drei Sternen als Qualitätsradroute ausgezeichnet. Der Rundkurs startet in Freudenstadt, wo ein Blick auf die 47 Meter hohe und über 300 Jahre alte Großvatertanne lohnt. Auch ein Besuch des deutlich älteren Klosters Alpirsbach bietet sich an. Den Eingang ins Kinzigtal bewacht die Burgruine Schenkenburg. Die Kinzig entlang geht es bis Berghaupten, wo in der Naturpark-Marktscheune regionale Lebensmittel verkauft werden. Der westliche Teil der Strecke wird von Weinbergen und offenen Landschaften geprägt. Es folgen die Kurstadt Baden-Baden und die Barockstadt Ettlingen. Weitere Stationen sind das Hochmoor Kaltenbrunn und die Orte Bad Wildbad und Seewald, dann geht es zurück nach Freudenstadt.

www.adfc-radtourismus.de/naturpark-radweg/

Der ADFC Baden-Württemberg bietet eine 6-tägige individuelle Radreise zum Naturpark-Radweg an: <https://bw.adfc.de/artikel/naturpark-radweg-schwarzwald>



NACHGEFRAGT



... bei **MANDY SCHWALBE-ROSENOW**, Leiterin ADFC-Tourismus und Dienstleistungen

RADNETZ DEUTSCHLAND BRAUCHT MEHR PUSH

Was ist das Radnetz Deutschland?

Es ist das nationale Netz von Radfernwegen in Deutschland: Es enthält 13 „D-Routen“ und wird durch den „Radweg Deutsche Einheit“ ergänzt. Die Routen durchziehen das Land auf rund 11.000 Kilometern. Basis für die D-Routen sind bekannte thematische Radfernwege, die komplett oder in Teilen in die D-Routen eingebunden sind: So ist beispielsweise der Weser-Radweg Teil der D-Route 9 „Weser-Romantische Straße“. Gleichzeitig ist das Radnetz Deutschland auch in das europäische Radfernwegenetz EuroVelo eingebunden. Es wurde so aufgebaut, dass sich spannende Start- und Zielorte für eine Radreise leicht miteinander verbinden lassen.

Woher stammt die Idee?

Sie stammt vom ADFC. Er hatte sich u. a. vom Veloland Schweiz und dem Radfernwegenetz Landelijke Fietsroutes aus den Niederlanden inspirieren lassen. Gleichzeitig wollte er für die ADFC-Radtourenkarten ein bundesweites Radfernwegenetz als Basis. 1998 wurde erstmals die Karte „Radfernwege in Deutschland“ veröffentlicht und im Nationalen Radverkehrsplan (2002–2012) wurde das Radnetz dann offiziell vorgestellt. Der ADFC und der Deutsche Tourismusverband (DTV) hatten zusammen auf das nationale Netz an Radfernwegen hingearbeitet. Wichtig war dem ADFC dabei, dass eine Koordinierungsstelle das Netz auf Bundesebene betreut. Diese Aufgabe liegt heute bei der Geschäftsstelle Radnetz Deutschland

beim Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM). Mit dem Förderprogramm „Ausbau und Erweiterung des Radnetzes Deutschland“ soll das Radnetz stärker vorankommen. Wir fordern, dass das Programm und die finanziellen Mittel dauerhaft bereitstehen. Das gilt auch für die Koordinierungsstelle. Ohne finanzielle Ausstattung kann sie ihren Aufgaben nicht nachkommen – dann bleibt das Radnetz zwar weiter eine gute Idee, aber seine Sichtbarkeit verbessert sich nicht. Die Idee war ja, gemeinsam für viel Qualität auf den Premiumrouten zu sorgen und so das Radnetz Deutschland auch international zu stärken.

Wie setzt sich das Radnetz Deutschland zusammen?

Zweck des Radnetzes ist es, die Vielfalt Deutschlands abzubilden, die besten Radfernwege zu verbinden und so individuelle Radreisen einfach planen zu können. Dass das Netz tatsächlich die besten Routen verbindet, zeigt die diesjährige ADFC-Radreiseanalyse: Von den zehn am meisten befahrenen Radfernwegen sind sieben Teil des Radnetzes Deutschland. Drei von ihnen hat der ADFC als Qualitätsradrouten geprüft und ausgezeichnet.

Wer Deutschland wirklich per Rad kennenlernen will, nimmt die D-Routen unter die Räder. Alle GPS-Tracks kann man sich kostenfrei herunterladen: www.radnetz-deutschland.de. Mehr Infos: www.adfc.de/radnetz-deutschland

Blinker
für E-Bikes &
Fahrräder



Mach sichtbar, was du vorhast.

Beim Spurwechsel, Abbiegen oder an der Kreuzung.

TURNTEC T2. Der wiederaufladbare Lenkerblinker im stabilen Alugehäuse - für fast alle gängigen Lenker geeignet. StVZO-konform. In Minuten werkzeuglos montiert - für immer sichtbar besser unterwegs.

www.bumm.de/turntec-t2

MADE IN

GERMANY

busch+müller

Sternenhimmel und Vogelwelt

^ Sternenhimmel bei Friesack.
> Naturschutzgebiet Gülper See.



RADTOUR IM WESTHAVELLAND Der Natur- und Sternepark Westhavelland ist ein großes Binnenfeuchtgebiet. Die Radtour führt von Rathenow nach Semlin am Hohennauener-Ferchesarer See. Von hier aus geht es über Hohennauen in die Untere Havelniederung und zum Naturschutzgebiet Gülper See. Die Vogelwelt des Naturparks lässt sich vom Südufer des Gülper Sees beobachten. Spektakulär ist hier auch der Nachthimmel – in Deutschlands erstem Sternepark kann man mit bloßem Auge die Milchstraße sehen.

Die Radtour führt weiter durch das Ländchen Rhinow über Stölln, wo Otto Lilienthal seine Flugversuche unternahm, nach Friesack und Haage. Ab Senzke geht es über den gut ausgebauten und beschilderten Havelland-Radweg nach Kriele und ab Stechow auf einer ehemaligen Bahntrasse zurück nach Rathenow. Wer mag kann den Havelland-Radweg auch in die andere Richtung über Pessin, Paulinenaue sowie Ribbeck samt Birnenbaum und Schloss nach Nauen oder bis Berlin-Spandau befahren. Bahnanbindungen: Rathenow und Nauen (hier bis Mitte Juni 2026 keine Züge).

www.westhavelland-naturpark.de

www.visithavelland.de/tour/radtour-naturpark-westhavelland

www.visithavelland.de/havelland-radweg

Bahntrasse im Naturpark

KANONENBAHNRADWEG Die Kanonenbahnstrecke wurde 2019 zum Kanonenbahnradweg und ist eine attraktive Route für Draisinen-, Rad- und Wanderfreund:innen. Die Strecke wurde nach dem Deutsch-Französischen Krieg 1870/1871 gebaut und war Teil der Eisenbahnlinie Berlin-Straßburg (Elsass-Lothringen). Der Kanonenbahnradweg führt auf etwa 33 Kilometern auf der stillgelegten Bahnstrecke von Dingelstädt ins hessische Frieda und durch den Naturpark Eichsfeld-Hainich-Werratal. Er geht durch fünf Tunnel, wie den etwa 1,5 Kilometer langen Küllstedter Tunnel oder über das 35 Meter hohe Unstrut-Viadukt bei Kefferhausen. Sehenswert ist auch das 24 Meter hohe und 244 Meter lange Viadukt in Lengenfeld unterm Stein. Die Route bietet Ausblicke über die idyllischen Hügel- und Waldlandschaften des Eichsfeldes. Eine Fahrt mit einer Draisine ist ebenfalls möglich. Ab Frieda besteht Anschluss an den Werratalradweg nach Eschwege und Wanfried. www.naturpark-ehw.de/weg/kanonenbahn-radweg



Radeln nach Zahlen

MOOR UND NATURPARK Stadt, Land, Moor: Der 67 Kilometer lange Rundkurs folgt den Spuren der ersten Besiedlung an der deutsch-niederländischen Grenze. Eine 9.000 Jahre alte Moorleiche und der Faustkeil von Twist, der wohl älteste Nachweis für Menschen in der Region, sind im Emsland Archäologie Museum in Meppen zu sehen. Von der Mepener Altstadt führt die Tour an der Ems und ihren Altarmen entlang. Nach dem Esterfelder Forst gelangt man ins Moor. Vom Knotenpunkt 55 Richtung Knotenpunkt 12 lohnt ein Abstecher ins Naturschutzgebiet Borkener Paradies. Den schnurgeraden Kanälen folgend, landet man bei den niederländischen Nachbarn. Auch hier ist die Besiedlung der Moore noch immer nachvollziehbar. Südlich von Zwartemeer geht es durch die Moorlandschaft des niederländischen Naturschutzgebietes Bargerveen. Dem zwei Kilometer langen Erlebnispfad „Fullener Moorweg“ folgt man zu Fuß. Bevor es zurück nach Meppen geht, lohnt ein Besuch im Bauerngarten Rühle. Gegenüber befindet sich die Rühler Milch- und Eierhütte mit Automaten für regionale Produkte und Kaffee.



Knotenpunktabfolge: 69-94-84-55-88-38-42-22-53-2-5-60-21-94-64-62-61-33-88-89-98-63-85-17-37-12-59-73-43-39-19-75-18-34-53-7-94-69

www.naturpark-moor.eu/tour/ueber-land-tour

FESCHD



Ohne Wackeln. Ohne Risiko.
Dein Smartphone sicher am Fahrrad.



Kennst du das Problem? Du bist mit dem Rad unterwegs und brauchst dein Smartphone für Navigation, Training oder Tourenplanung gut sichtbar am Lenker — aber die Handyhalterung wackelt, klappert und das Handy ist umständlich anzubringen.

Genau aus diesem Gedanken heraus ist FESCHD entstanden. Die Gründer sind selbst Radfahrer und haben auf ihren eigenen Touren gemerkt: Es fehlte eine Handyhalterung, die wirklich einfach zu bedienen ist und gleichzeitig zuverlässig sicher hält. Also haben sie ein eigenes System entwickelt — mit einer smarten Doppelsicherung.

Das Prinzip: Das Smartphone wird magnetisch angebracht und sitzt dadurch in Sekundenschnelle an der richtigen Position. Zusätzlich sorgt eine mechanische Verriegelung für maximalen Halt. So bleibt das Handy sicher am Rad, auch wenn der Untergrund mal wirklich unruhig wird. Eine integrierte Dämpfung schützt zusätzlich vor Vibrationen.

Die Produkte werden zu 100 % in Deutschland hergestellt und bestehen aus hochwertigen Materialien. Das Ergebnis sind Premium-Halterungen mit elegantem Design und einem sicheren Halt.

Bekannt wurde FESCHD unter anderem durch „Die Höhle der Löwen“. Seitdem arbeitet das deutsche Start-up daran, den Markt für Fahrradhalterungen neu zu denken: sicherer, einfacher und konsequent aus Sicht von Radfahrern.



FESCHD AUF EINEN BLICK

Für Radfahrer perfektionierte Handyhüllen & Halterungen.

Magnetisch angebracht, mechanisch verriegelt – für schnellen Einsatz und maximalen Halt am Rad.

Jetzt den QR-Code scannen und deine passende Halterung finden.



 FESCHD.COM

 @FESCHD

Die Lösung aus Radwelt 1.26: Saaremaa

Gewinnerinnen und Gewinner werden schriftlich benachrichtigt.

DAS RÄTSEL

1 ENT 3 ATM 5 YOG 7 VER 9 RAD
 2 HUM 4 PAU 6 MED 8 LAC

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

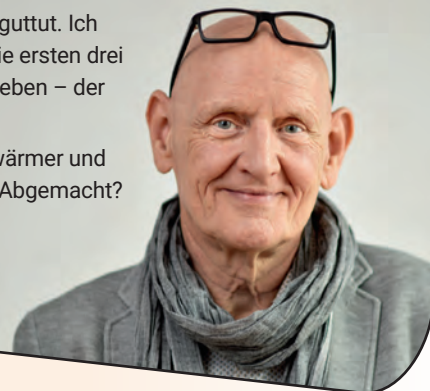
HALLO LIEBE RAD- UND RÄTSELFANS!

Da bin ich wieder. In dem heutigen Kreuzworträtsel sollt ihr zunächst Tipps und Tätigkeiten finden, die euer Leben erleichtern können. In des Rätsels Lösung werdet ihr eine Eigenschaft erkennen, die allen, die am Straßenverkehr teilnehmen, guttut. Ich habe euch jeweils die ersten drei Buchstaben vorgegeben – der Rest ist euer Job.

Die Tage werden wärmer und wir immer cooler. Abgemacht?

Wir sehen uns!

Euer Gerd



DER GEWINN

Wir verlosen 3x je einen **vvelo-Rucksack** im Wert von insgesamt 447 Euro!



Der sichtbare Fahrradrucksack für den Alltag

Der vvelo-Rucksack wurde für alle entwickelt, die mit dem Fahrrad unterwegs sind und dabei sichtbar, funktional und stilvoll bleiben wollen. Reflektierende Details und leuchtende Neonflächen sorgen für bessere Sichtbarkeit im Straßenverkehr, bei Tag und bei Nacht, ohne den typischen Warnwesten-Look. Ein besonderes Merkmal ist das modulare Design: Der Look lässt sich flexibel anpassen, je nach Situation, Outfit oder persönlichem Stil. Für den Alltag gemacht, bietet der vvelo-Rucksack wasserabweisende Materialien, ein großzügiges Hauptfach, ein gepolstertes Laptopfach (bis 16 Zoll), Innen- und Außenfächer mit Reißverschluss sowie zwei Seitentaschen für Trinkflaschen. Ein Rucksack, viele Looks. Produziert in Europa. Designed in Berlin.

vvelo.de

Einsendeschluss 10. August 2026

Die Lösung geht mit Namen und Adresse an:
 ADFC Radwelt, Zimmerstraße 26/27, 10969 Berlin
 oder per E-Mail an: raetsel@adfc.de.

TEILNAHMEBEDINGUNGEN Teilnahme ab 16 Jahren, ausgenommen sind hauptamtlich Mitarbeitende des ADFC. Teilnahme über Gewinnspiel-Agenturen oder sonstige Dritte, die Teilnehmende bei einer Vielzahl von Gewinnspielen anmelden, ist ausgeschlossen. Der Gewinn wird unter allen Teilnehmenden mit der richtigen Antwort ausgelost.

Impressum

Herausgeber

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.,
gesetzlich vertreten durch Sarah Holczer und
Frank Masurat, Bundesvorsitzende; der ADFC ist
Mitglied im Europäischen Radfahrerverband ECF.
Zimmerstraße 26/27, 10969 Berlin
E-Mail: kontakt@adfc.de

Chefredaktion

Alexandra Kirsch (V. i. S. d. P.)

Redaktion

René Filippek, Susann Hocke

An den Ausgaben wirken mit

Peter Barzel, Norbert Eisele-Hein,
Gerd Hasenjäger, Barbara Lücke,
Frauke Maack, Judith Weibrecht

Redaktionsanschrift

ADFC
Zimmerstraße 26/27, 10969 Berlin
Tel.: 030/20 91 49 80
Fax: 030/209 14 98 55
E-Mail: radwelt@adfc.de

Verlag

Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG
Frankfurter Straße 168, 34121 Kassel
Tel.: 0561/602 80-0
Fax: 0561/602 80-222
E-Mail: info@ddm.de
Seiten auf Recycling-Papier gedruckt.

Anzeigen

DIGISALE GmbH
Dom-Pedro-Str. 7, 80637 München
<https://digisale.org/>
Anzeigenleitung:
Marcus Tütsch
Tel.: 089/444 43 72 70
E-Mail: marcus@digisale.org
Anzeigenberatung und -verkauf:
Evelin Tütsch
Tel.: 089/444 43 72 70
E-Mail: evelin@digisale.org

Für Inhalt und Gestaltung der Werbeanzeigen
ist jeweils der Werbende verantwortlich, ebenso
wie für verlinkte oder beworbene Webseiten.
Gleiches gilt für QR-Codes und die durch sie
erreichbaren Medien und Informationen.

Grafik

TREND Werbung Ernst Blumrod,
Swantje Kirchner-Blumrod

Kartografie

IDSKG Kartographie & Grafik,
Iris D. Kolz, www.idskg.de

Titel

iStockphoto.com/SimonSkafar

Bezug

Die Radwelt erscheint viermal im Jahr und
ist im ADFC-Mitgliedsbeitrag enthalten.

Nachbestellungen

bitte beim ADFC (Adresse s. o.)

Druckauflage

105.000, 1. Quartal 2026
Nachdruck von Beiträgen und Abbildungen nur
mit Genehmigung des ADFC, ISSN 1438-4612
Bundesausgabe, ISSN 1617-092x Ausgabe Hamburg

Der Ausgabe sind Beilagen von
Mey + Edlich sowie Teilbeilagen von
Giesswein beigelegt.



IN DER NÄCHSTEN AUSGABE AB 5.9.2026

ADFC-FAHRRADKLIMA-TEST 2026

Die große Umfrage startet am 1. September. Es ist viel Neues dabei: Erstmals gibt der ADFC auch Kindern und jungen Menschen die Möglichkeit, ihre Erfahrungen in einer eigenen Umfrage mitzuteilen. Parallel findet erneut auch die Befragung der Kommunen statt. Das ermöglicht einen genauen Blick auf das Fahrradklima in Deutschland.



BRETAGNE

Vom Atlantik zum Ärmelkanal:
Quer durch die Bretagne führt
eine abwechslungsreiche Route
auf fast 500 Kilometern durch
verschiedene Landschaften. Die
Traversée Bretonne bietet Kunst,
Kultur, Kulinarik an Kanal, Fluss
und Meer.



TIEFER EINSTIEG. HOHER NUTZEN

Sie versprühen wenig Glamour, sind aber ideale
Stadtfahrzeuge: Citybikes mit tiefem Einstieg
bieten Komfort und sind praktisch für alle
Alltagswege. Wir probieren Citybikes zwi-
schen rund 700 bis 1.500 Euro aus. Was
dürfen Verbraucher:innen erwarten und wor-
auf sollten sie achten?

+++ AKTUELL +++ DIGITAL +++ EXKLUSIV +++

DER NÄCHSTE NEWSLETTER KOMMT IM JUNI!

Der ADFC informiert seine Mitglieder regelmäßig und kostenlos per Newsletter.
Haupt-, Familien- und Haushaltsmitglieder können ihn über ihre eigene
E-Mail-Adresse beziehen: www.adfc.de/mailadresse.

Fahrrad-Interessierte und Menschen, die mehr über den ADFC wissen wollen,
bestellen ihn über: www.adfc.de/newsletter.

E-PAPER DER RADWELT

sind im Mitgliederbereich auf www.adfc.de/login archiviert.

Wer die Radwelt lieber als E-Paper erhalten möchte, kann hier wechseln und erhält
den Link zur aktuellen Ausgabe per E-Mail: www.adfc.de/e-paper.

Grauburgunder im Paket genießen
Das Aroma-Wunder

• Beliebtester Weißwein Deutschlands • Aus der Top-Region Rheinhessen



8 Flaschen + 2 Weingläser statt € 99,50 nur € **42,90**

VERSANDKOSTENFREI BESTELLEN: hawesko.de/radwelt

Hier zum Angebot:



Vorteilsnummer
1124827

- ① Über 10.000 Weine aus aller Welt ② Deutschlands größter Online-Weinhändler ③ Über 60 Jahre Erfahrung, geprüft & zertifiziert

Sie erhalten 8 Fl. im Vorteilspaket mit 2 Gläsern der Serie PURE von Zwiesel Glas, gefertigt aus Tritan® Kristallglas, im Wert von € 19,90. Telefonische Bestellung unter 04122 50 44 55 mit Angabe der Vorteilsnummer (wie links angegeben). Versandkostenfrei innerhalb Deutschlands. Max. 3 Pakete pro Kunde und nur, solange der Vorrat reicht. Es handelt sich um Flaschen von 0,75 Liter Inhalt. Alkoholische Getränke werden nur an Personen ab dem vollendeten 18. Lebensjahr geliefert. Informationen zu Lieferbedingungen und Datenschutz finden Sie unter www.hawesko.de/service/lieferkonditionen und www.hawesko.de/datenschutz. Weitere Produktinformationen (Lebensmittelkennzeichnung) finden Sie auf www.hawesko.de auf der jeweiligen Artikelseite. Ihr Hanseatisches Wein- und Sekt-Kontor Hawesko GmbH, Geschäftsführung: Alex Kim, Souha Arbach, Anschrift: Friesenweg 24, 22763 Hamburg, Handelsregistereintrag: HRB 99024 Amtsgericht Hamburg, USt-Identifikationsnr.: DE 25 00 25 69.

 **HAWESKO**
JEDER WEIN EIN ERLEBNIS