

AUGSBURGER RADKURIER

Mitgliederzeitung der Radsportfreunde Augsburg

Ausgabe Nr. 161 – September / Oktober 2026



Das vorstehende Bild mit der gelben Brücke entstand in Bozen vor etwa zehn Jahren.

Liebe Radsportfreunde,
mein Großvater mütterlicherseits war von Beruf Lokführer und stolz auf seinen Dienstherrn, die Deutsche Bundesbahn. Damals gab es in Augsburg sogar noch eine Bundesbahndirektion.

Seinerzeit ließen sich – allerdings nur mit Bahnsteigkarte – Ankunft und Abfahrt der Züge im Augsburger Hauptbahnhof beobachten. Das Besondere: die Züge waren so pünktlich, daß sich – so man hatte – die Armbanduhr danach stellen ließ. Heute ist man froh, wenn der erwartete Zug überhaupt kommt. Seit Mehdorn, Pofalla & Co. ist der Niedergang der Deutschen Bahn offensichtlich nicht mehr aufzuhalten. Das geht jetzt schon so weit, daß Bewerber aus Italien die Deutsche Bahn in Sachen Pünktlichkeit übertreffen wollen. Zu meines Großvaters Zeiten waren italienische Züge an Unpünktlichkeit kaum zu übertreffen. Der jetzige Vorstoß wäre damals

ungefähr so gewesen wie die Verlagerung des Löwenbräu-Stammsitzes nach Rom. Heute gehört Löwenbräu Anheuser-Busch, einer belgischen Unternehmensgruppe. Nichts ist mehr so, wie es früher war. Das gilt auch für die Deutsche Bahn. Ein bekannter deutscher Gewerkschaftsführer bezeichnete kürzlich die DB als Faß ohne Boden. Dabei sind die Boni der DB-Vorstandsmitglieder nur ein kleines Übel. Das Problem sind veraltete Standards und Techniken. Während die DB auf das eigene GSM-R-Netz – es stammt aus dem vorigen Jahrhundert – setzt, nutzen unsere Nachbarn das moderne System ETCS Level 2. Das hat zur Folge, daß es beispielsweise in Belgien nur noch zehn Stellwerke im ganzen Land gibt, während die Zahl der Stellwerke hierzulande fast 4000 beträgt. Selbst die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) nutzen das ETCS-2-System, das ohne Lichtsignale auskommt, was erheb-

lich Kosten spart. Allein ein Hauptsignal verschlingt bis zu 100000 Euro (incl. Verkabelung). Die DB-Neubaustrecken werden zwar für ETSC-2 ausgelegt, jedoch immer noch mit den extrem teuren Lichtsignalen betrieben. Selbst kleine Probleme können zum Ausfall des gesamten Systems führen. Erst neulich legte eine technische Störung im GSM-R-Bahnfunk den Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehr bundesweit für rund zwei Stunden lahm. Tausende Reisende saßen fest. Leider lernt die Bahn aus ihren Fehlern nicht. Erst bis 2035 soll die veraltete Technik durch das neue System FRMCS (nicht ETCS) ersetzt werden. Das bedeutet: Es wird weitergewurstelt wie bisher. Kosten sind unerheblich. Der Staat bezahlt alles. Daß das Geld dann an anderen Stellen, zum Beispiel beim Radwegbau fehlt, spielt keine Rolle.

Und noch ein Problem hat die Bahn bis heute nicht gelöst: Den Nordzulauf für den Brennerbasistunnel. Der Tunnel soll 2032 in Betrieb gehen. Bis heute ist die Trasse München-Innsbruck nicht festgelegt. Die DB geht davon aus, daß die Zulaufstrecke in Bayern Anfang der 2040er-Jahre in Betrieb gehen könnte – also vermutlich mindestens acht Jahre nach Fertigstellung des Brennerbasistunnels. Um das Projekt zu verwirklichen, sollen 63 km mit einem Tunnelanteil von 50 % für 16,2 Milliarden Euro (incl. zu erwartende Inflation) neu gebaut werden. Würde die DB Alternativen sachgerecht prüfen, könnte die Strecke zehn Jahre früher für weit weniger Geld in Betrieb gehen. Aber die Bahn ist halt die Bahn. *Euer Harry*

RADSPORTFREUNDE INTERN

Termine auf einen Blick

- 4. Sept. Freitagstammtisch
- 23. Sept. Kalendarischer Herbstbeginn
- 2. Okt. Freitagstammtisch
- 3. Okt. Feiertag (Samstag)
- 25. Okt. Umstellung auf die Winterzeit
- 1. Nov. Feiertag (Sonntag)
- 6. Nov. Freitagstammtisch

Bericht Stammtisch Juli

(hs) Wieder einmal im Wirtshaus am Lech waren wir am 3. Juli, erstmals beim neuen Pächter. Nach einigen Monaten des Leerstands fand die Brauerei aus Kühbach einen neuen Inhaber griechischer Nationalität. Auch wenn bayerische Gerichte auf der Speisekarte standen, waren die griechischen Einflüsse unverkennbar. Es gab jede Menge Fleisch, aber wenig Gemüse. Wer Küche à la Raila gewohnt war, wird sich umstellen müssen. Geblieben sind die schattenspendenden Kastanien und das bayerische Bier. Ein kleiner Trost.

Bericht Stammtisch August

(hs) Nach vielen Jahren waren wir wieder einmal in der Villa Castelli in Neusäß-Vogelsang zu Gast. Das Lokal war stark verändert. Die Inneneinrichtung ist jetzt wesentlich moderner. Außerdem besitzt das Lokal nunmehr einen überdachten Wintergarten, so daß wesentlich mehr Gäste dort Platz finden. Auch wir waren dort untergebracht.

Daß man den Bewertungen im Internet nicht trauen kann, zeigte sich beim Essen. Grottenschlecht sollten die Speisen im Gegensatz zu früher sein. Doch Gerald, auf dessen Initiative wir in dem Vogelsanger Lokal landeten, hatte recht: Egal ob Fleisch, Fisch oder Pizza: Das Essen war sein Geld wert. Grund genug, dort wieder vorbeizuschauen.

Während wir beim Essen einer Meinung waren, dauerte es lange, bis wir die Lokale für die nächsten Stammtische gefunden hatten. Nicht schon wieder italienisch war ein oft gehörter Satz. Andererseits waren Griechenland und Co. für viele auch keine echte Alternative. Schließlich gelang es, Lokale für die nächsten Monate zu finden.

Auch der politische Diskurs brachte kein befriedigendes Ergebnis. Einig war man sich darüber, daß vieles nicht rund läuft. Die Übeltäter waren rasch gefunden. Außenpolitisch sitzen sie an der Schwarzmeerküste und in Mar-A-Lago in Florida, innenpolitisch im Sauerland. Als ich letztmals mit dem Fahrrad dort war, hat es 200 km nur geregnet. Kein gutes Omen.

Vorschau Stammtisch September

(hs) Im April 2026 waren wir letztmals im Joe Peña's. Es war der Abschied vom Lokal gegenüber dem MAN-Hochhaus. Mittlerweile hat das Restaurant unter dem neuem Namen Joe's La Perla im Schlachthofquartier wieder eröffnet. Vieles ist gleichgeblieben, manches hat sich geändert. Oft sind es nur Kleinigkeiten. Aus dem Texas Chicken Asada wurde das Texas Pollo Asada. Zwischen Chicken und Pollo liegen allerdings einige Euro. Etwas teurer wurden auch die Getränke. Dafür kann man bei den Cervezas, also bei den Bieren, zwischen einem Lederer Pils und einem Zirndorfer Hell wählen. Der Weiße Hase kommt aus dem Faß, das dunkle Bier aus Scheyern. Und auch das Corona-Bier darf nicht fehlen.

Wir wollen am 4. September ab 18 Uhr die Bebidas und die Platos Mexicanos testen. Wer das Lokal per Navi ansteuern möchte, sollte Proviantbachstraße 1 ½ in Augsburg eingeben.

Vorschau Stammtisch Oktober

(hs) In Friedberg wollen wir am 2. Oktober unseren Stammtisch abhalten, und zwar im Gasthof zur Linde. Während wir im Zieglerbräu schon zweimal waren, steht der Landgasthof Linde erstmals auf unserem Programm. Daß Friedberg früher in Oberbayern gelegen ist, merkt man daran, daß die Biere von Hacker Pschorr kommen, so auch das Münchner Dunkel. Die Speisen sind schwäbisch-bayerisch. Man findet sowohl den Grillbraten in Braunbiersoße als auch den Allgäuer Zwiebelrostbraten. Wer das Navi braucht: Münchner Straße 1 in Friedberg ist die richtige Adresse.

Vorschau weitere Stammtische

(hs) Die Stammtische von November bis Januar stehen ebenfalls schon fest. Im November sind wir wieder einmal beim Platzer in Horgau, im Dezember 2026 im Leonardo da Vinci in Haunstetten und im Januar 2027 in der Gerberei 1557 beim Holbein-Platz. In den nächsten Ausgaben des Radkuriers werden hierzu weitere Einzelheiten bekanntgegeben.

RADTOURENFAHREN

RTF-Touren 2026

RTF-Touren im September

(hs) Nur noch wenige RTF-Veranstaltungen finden 2026 statt.

Fünf-Seen-Rundfahrt in Dießen

Am 13. September soll erstmals die Fünf-Seen-Rundfahrt stattfinden. Gestartet werden kann ab 6.30 Uhr an der Mehrzweckhalle in Dießen am Ammersee, Baumschulweg 1. Drei Touren (73, 100, 152 km) werden angeboten. Das Teilnehmerlimit liegt bei niedrigen 300 Startern und war schon bei Redaktionsschluß erreicht. Wer mitfahren möchte, kann dies nur außerhalb der RTF-Anmeldung tun.

Regensburger Welt-Kult-Tour

Ebenfalls am 13. September findet in Regensburg-Burgweinting, Kirchfeldallee 1, zum 19. Mal die Welt-Kult-Tour statt. Neben drei Familienrunden mit 15, 25 und 40 km gibt es auch eine Gravel-Tour mit 70 km. Daneben kann man auch einen Marathon mit 205 km fahren. Wer es kürzer liebt, kommt bei 60, 95, 125 oder 175 km auf seine Kosten. Die Startgelder sind gestaffelt. Wer sich erst am 13.9. anmeldet, zahlt je nach Länge der gewählten Tour zwischen 23 und 53 Euro. Weitere Infos unter biketeam-regensburg.de/welt-kult-tour.

Lkw-Sonntagsfahrverbot und RTF

(hs) In Deutschland gibt es ein Lkw-Fahrverbot an Sonn- und Feiertagen. Es gilt für die geschäftsmäßige oder entgeltliche Güterbeförderung (inklusive Leerfahrten) durch Lkw über 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht sowie für alle Lkw mit Anhängern unabhängig vom Gewicht. Rechtsgrundlage ist § 30 Abs. 3 u. 4 StVO. Es gibt jedoch Ausnahmen, zum Beispiel für die Beförderung von frischer Milch (§ 30 Abs. 3 Nr. 2a StVO). Die Straßenverkehrsbehörden können gemäß § 46 StVO weitere Ausnahmen genehmigen.

Wegen des Niedrigwassers im Rhein haben die betroffenen Bundesländer das Lkw-Fahrverbot ausgesetzt. Obwohl der Freistaat vom Niedrigwasser im Rhein nicht betroffen ist, hat Bayern (im Gegensatz zu Österreich) ebenfalls das Lkw-Sonntagsfahrverbot ausgesetzt. Innenminister Herrmann hat sogar vor möglichen Staus gewarnt.

Wie zu erwarten war, ist in Bayern die Aussetzung des Lkw-Sonntagsfahrverbots wirkungslos verpufft. Möglicherweise war dem Innenminister nicht bekannt, daß Geschäfte in Bayern sonntags geschlossen sind. Das gilt auch für Lkw-Terminals. Gerade in den Sommermonaten sind hierzulande vor allem Volksfeste gefragt. Oder auch Radveranstaltungen. Vielleicht wäre es besser gewesen, das Innenministerium hätte sich darum gekümmert, daß eine größere Teilnehmerzahl als 300, wie zum Beispiel in Dießen bei der 5-Seen-Rundfahrt, möglich ist. Immerhin soll nach der ersten Auflage der Tour geprüft werden, ob eine größere Teilnehmerzahl bei der RTF in Betracht kommt.

RTF im Rückblick

4. Unterallgäuer RTF in Mindelheim

Am Sonntag, 14. Juni 2026, ging ich gemeinsam mit meinen Arbeitskollegen bei der 4. Unterallgäuer Radrundfahrt an den Start – und wurde mit einem rundum gelungenen Rennradtag belohnt.

Der Veranstalter Velociped-Club 1883 Mindelheim e.V. hatte allen Grund zur Freude: Fast 500 Radsportlerinnen und Radsportler fanden den Weg nach Mindelheim, ein historischer Teilnehmerrekord für die Veranstaltung, die trotz schlechter Wettervorsagen mit wunderbarem Radfahrwetter belohnt wurde. Neu im Programm war in diesem Jahr erstmals ein echter Radmarathon über 206 km mit rund 1.800 Höhenmetern. Damit waren neben den bewährten RTF-Strecken über 93 und 166 km, zwei Gravel-Touren sowie einer neuen Familienrunde für jeden Anspruch etwas dabei.

Wir entschieden uns für die kompakte 93-km-Runde (~ 800 Hm) und wurden nicht enttäuscht. Die Streckenführung über ver-

kehrarme Nebenstraßen begeisterte von der ersten bis zur letzten Kurve. Eine Besonderheit: Ausgeschildert war lediglich die 93er-Strecke, alle übrigen Routen mussten vorab als Komoot-Track von der Vereinshomepage geladen werden – ein kleiner, aber cleverer Kniff, der die Beschilderung im Gelände deutlich vereinfachte.

Kulinarisch wurden ebenfalls keine Wünsche offengelassen: Die Verpflegungsstelle auf der kleinen Runde war hervorragend gelegen und organisiert. Frisch belegte Semmel, mundgerecht vorbereitete Apfel- und Bananenstücke sowie isotonische Getränke waren genau das, was das Radfahrerherz brauchte.

Auch der Start- und Zielbereich an der Turnhalle in der Brennerstraße überzeugte durch großzügige Platzverhältnisse und straffe Organisation. Nach der Ankunft ließen wir den Tag bei selbstgemachtem Kuchen und Gegrilltem ausklingen.

Im Ziel traf ich Helmut, der ebenfalls die kleine Runde gefahren ist. Dies rundete die Freude über einen gelungenen Tag noch ab.

Mit dieser souverän ausgerichteten RTF hat sich der Velo-Club Mindelheim bestens für die Ausrichtung des Bundes-Radsport-Treffens im nächsten Jahr empfohlen. Ein Termin, den man sich schon jetzt vormerken sollte.

Eure Marion T.

44. Allgäu-Rundfahrt

(hs) Ein voller Erfolg war die 44. Allgäu-Rundfahrt des RSC Kempten am 26. Juli. Trotz eines heftigen Wolkenbruchs am frühen Morgen fanden rund 1000 Radsportbegeisterte den Weg ins Autohaus Brosch nach Kempten-Durach.

STADT AUGSBURG

Fahrradstadt

(hs) Kein Zweifel: Die Stadt Bozen darf sich zu Recht Fahrradstadt nennen. Radfahrer sind in der Hauptstadt Südtirols bestens mit Radwegen versorgt. Das zeigt auch das heutige Titelfoto eindrucklich: Eine Brücke nur für Fußgänger und Rad-

fahrer; Radler auf der einen, Fußgänger auf der anderen Seite. Und wo der Platz nicht ausreicht, hat man eine Fahrbahn für Autos in einen Radweg umgewandelt. So kommt der Radfahrer rasch von Süd nach Nord, von West nach Ost.



So geht es in einer Fahrradstadt: Die Gehsteige bleiben den Fußgängern vorbehalten, während eine Fahrbahn in einen Fahrradweg umgewandelt wird. Die verbleibende Fahrbahn wird zur Einbahnstraße.

Nicht so in Augsburg. Die Möchtegern-Fahrradstadt hat in Sachen Radinfrastruktur kaum etwas zu bieten. Auch zehn Jahre, nachdem das Foto in Bozen entstanden ist, ist der Weg an der Ostseite des Lechs von der Gersthofer Brücke bis zum Hochablaß eine Rumpelstrecke, asphaltiert nur dort, wo auch Autos fahren dürfen. Auf Deutsch gesagt: Eine Zumutung.



Der Geh- und Radweg als kurze Pflasterstrecke.



Der Geh- und Radweg auf der Ostseite des Lechs.

Es paßt ins Bild, daß der Weg über den Hochablaß für Radfahrer gesperrt ist. Eine Radbrücke über den Lech? Nicht in Augsburg. Ganz anders in der Fahrradstadt Bozen: Hier gibt es zahlreiche Radfahrerbrücken, nicht nur über die Etsch, sondern auch über Eisack und Talferbach. Es spricht für sich, wenn jetzt mit Geld, das für den Radverkehr vorgesehen ist, in Augsburg die Fuggerstraße saniert werden soll. Nach einem Bericht der *Süddeutschen Zeitung* rechnet die Stadt damit, etwa 60 % der förderfähigen Kosten aus der Städtebauförderung finanziert zu bekommen. Die restlichen Millionen sollen aus Geldern, die für Fuß- und Radwegeprojekte vorgesehen sind, stammen. An solchem Finanzgebaren wird zurecht Kritik geübt.

RENNSPORT

Tour de France

(hs) Mit dem erwarteten Sieg des Favoriten Tadej Pogačar endete Le Tour auch in diesem Jahr. Tadej Pogačar gewann damit zum fünften Mal und zog mit Jacques Anquetil, Eddy Merckx, Bernard Hinault und Miguel Indurain gleich. Deutsche Starter waren in diesem Jahr unter den Top Ten nicht zu finden.

Tour de France für Frauen

(hs) Erfreulich hoch war das Publikumsinteresse an der Tour de France Femmes. Mit knappem Vorsprung siegte mit Demi Vollering wieder einmal eine Niederländerin, nachdem im vergangenen Jahr die Polin Katarzyna Niewiadoma gewonnen hatte. Antonia Niedermaier aus Rosenheim wurde heuer hervorragende Vierte und sicherte sich damit auch das Weiße Trikot der besten Nachwuchsfahrerin.

Grand Départ 2029 in Deutschland?

(hs) Findet der Start der Tour de France 2029 in Deutschland statt? Hierzu ist auf der Homepage von German Cycling folgendes zu lesen:

German Cycling e.V. hat die deutsche Bewerbung für den Grand Départ der Tour de France 2029 offiziell an die Amaury Sport Organisation (A.S.O.) übergeben. Mit Unterstützung des Bundes sowie der Länder Berlin, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen soll der Auftakt der Tour de France im Jubiläumsjahr 2029 – 40 Jahre nach der Friedlichen Revolution und dem Fall der Berliner Mauer – nach Berlin und Mitteldeutschland geholt werden.

Polen-Rundfahrt

(hs) Durch ein starkes Einzelzeitfahren am Schlußtag sicherte sich Marco Brenner den Gesamtsieg bei der Polen-Rundfahrt. Es war der bisher größte Erfolg des Augsburger auf internationaler Ebene. 2024 wurde Brenner Deutscher Meister im Straßenfahren. Vielleicht sehen wir Marco Brenner (Tudor) im nächsten Jahr neben Florian Lipowitz (RB-Bora-hansgrohe) bei der Tour. Schließlich ist es egal, ob Nils Politt (UAE) für Pogačar, Lipowitz oder Brenner Tempo fährt.

Die Lidl-Deutschland-Tour 2026

(hs) Fünf Renntage und 741 Kilometer warten bei der Deutschland-Tour auf die – hoffentlich – zahlreichen Teilnehmer und Zuschauer. Los geht es am 19. August mit einem 2,6 km langen Zeitfahren in Bad Orb. Die erste Etappe führt dann tags darauf von dort über 215,3 km nach Schwäbisch Hall. Am 21.8. geht es weiter in die Pfalz, und zwar über 197 km nach Offenbach an der Queich. Am 22.8. geht es von Herxheim (bei Landau/Pfalz) aus über den Pfälzer Wald weiter nach Bad Dürkheim (170,8 km). Dabei ist die Kalmit zweimal zu bezwingen. Die letzte Etappe führt dann am 23.8. über 156,5 km rund um Heilbronn. Hoffen wir, daß Fabian Wegmann, der sportliche Leiter der Lidl-Deutschland-Tour, mit der Veranstaltung zufrieden sein kann.

Die Kalmit

(hs) Die Kalmit ist mit 673 m der höchste Berg des Pfälzerwalds. Der Berg liegt in der Haardt, dem Ostrand des Pfälzerwalds in der Nähe des Weinorts Maikammer. Wer von Maikammer aus über die Kalmit fährt, kommt ins Elmsteiner Tal, eine Gegend, die mit dem Fahrrad bestens zu befahren ist. Das Problem der Kalmit ist meist die Hitze, die sich bis zum Scheitelpunkt (616 m) der asphaltierten Straße zieht. Wie ich aus eigener Erfahrung weiß, macht es trotz des (lichten) Waldes nicht mehr viel Spaß, die Kalmit mit ihrer 7,5-prozentigen Steigung bei Temperaturen über 30° C zu erklimmen.

Die Vuelta 2026

(hs) Zum 81. Mal wird vom 22. August bis 13. September 2026 die Vuelta à España ausgetragen. Los geht es am 22. August mit einem 9 km langen Einzelzeitfahren in Monaco, bei dem 110 Höhenmeter zu überwinden sind. Etappe 2 führt tags darauf über 215 km recht hügelig von Monaco ins französische Manosque. Am 3. Tag stehen 166,7 km im Süden Frankreichs auf dem Programm, wenn es von Gruissan, was am Meer gelegen ist, nach Font Romeu auf fast 2000 m geht. Die vierte Etappe startet in Andorra und führt über verschiedene Berge wieder nach Andorra zurück. Auf die Fahrer warten zwar nur 105 km, aber immerhin drei Berge der 1. Kategorie. Danach wird Spanien pur geboten. Im Osten und Süden der Iberischen Halbinsel stehen viele Höhenmeter an, bevor die Vuelta am 13. September in Granada endet.

WM im kanadischen Montréal

(hs) Die Straßenrad-Weltmeisterschaften finden heuer vom 20. bis 27. September im kanadischen Montréal statt. Die Titeltkämpfe wurden dort schon einmal, nämlich 1974 ausgetragen.

Los geht es am 20.9. mit den Einzelzeitfahren der Frauen und der Männer über jeweils 39,9 km und 195 Höhenmeter.

An den beiden nächsten Tagen stehen die Einzelzeitfahren der Nachwuchsfahrer und

-fahrerinnen (U23 und Junioren/Juniorinnen) sowie die Mixed-Team-Staffel auf dem Programm. Der 23.9. ist ein Ruhetag. Am 24. September sind die Straßenrennen der Frauen U23 und der Junioren, am 25. September die der Männer U23 und der Juniorinnen.

Am Samstag (26.9.) startet das Straßenrennen der Elite-Frauen über 180 km und 2502 Höhenmeter. Am Sonntag (27.9.) suchen die Männer ihren Weltmeister, wobei der 273,2 km lange Weg mit 3720 Höhenmetern wohl nur über den Vorjahressieger Tadej Pogačar führen wird.

RAD UND RECHT

Schlechter Radweg

(hs) Wer hierzulande Radwege befahren muß, ist nicht zu beneiden. Viele von ihnen sind in schlechtem Zustand. Die Verkehrssicherungspflichtigen, meist die Gemeinde oder der Landkreis sind finanziell oft so klamm, daß es für eine Sanierung des Radwegs nicht mehr reicht. Was bleibt, ist ein mangelhafter Weg. Mit einem solchen Weg mußte sich zuerst das Landgericht Essen, hernach das OLG Hamm beschäftigen. Das OLG entschied am 12. Juli 2025 unter dem Aktenzeichen 11 U 125/24 wie folgt (amtl. Leitsatz):

Ein Radfahrer hat Unebenheiten eines Radweges von bis zu 4 cm in der Regel noch als beherrschbar hinzunehmen. Abzustellen ist auf die Umstände des Einzelfalls (Verkehrsbedeutung des Weges, Art und Lage der Vertiefung, Erkennbarkeit). Bei Schadstellen am Rande eines Radweges, die regelmäßig nicht befahren werden, können auch Unebenheiten von bis zu 4,5 cm hinnehmbar sein.

In den Entscheidungsgründen zu seinem Hinweisbeschluß berief sich der Senat auf sein Urteil vom 23.7.2014 (Az. 11 U 107/13), worin es heißt: *Grundsätzlich hat sich der Verkehrsteilnehmer den gegebenen Verhältnissen anzupassen und Straßen und Wege so hinzunehmen, wie sie sich ihm erkennbar darbieten. Der Verkehrssicherungspflichtige muss nur diejenigen Gefahren ausräumen und erforderlichenfalls*

vor ihnen warnen, vor denen ein – sorgfältiger – Verkehrsteilnehmer sich nicht selbst schützen kann, weil die Gefahrenlage entweder völlig überraschend eintritt oder nicht rechtzeitig erkennbar ist.

Anmerkung: Radwege mit Löchern oder Wölbungen von 4 cm und mehr sind für Radfahrer gefährlich und nicht mehr zumutbar. Das gilt insbesondere dann, wenn, was die Regel ist, der Radweg mit den Zeichen 237, 240 oder 240 versehen ist, wenn folglich Radwegebenutzungspflicht besteht.

Wegeunfall eines Beamten

Die Entscheidung ist nicht nur richtig. Sie ist auch ein Signal zur Nutzung des Fahrrads als umwelt- und klimafreundlichem Verkehrsmittel. Sie ist daher zu begrüßen.

ORR Robert Dübbers, Frankfurt/M. in der Zeitschrift SVR 2026, S. 313, zum Urteil des OVG Münster vom 12.5.2026; vgl. Augsburger Radkurier 2026, Nr. 160.

Doping im virtuellen Radsport

(hs) Die Radsportzeitschrift *tour* berichtet in ihrer Ausgabe 9/2026 auf Seite 14 über Doping im virtuellen Radsport. Daß im Profiradsport gedopt wurde und leider immer noch wird, ist eine bekannte Tatsache. Kontrollen haben ergeben, daß Doping auch bei Amateuren kein Fremdwort ist. Betroffen von Manipulationen ist wohl auch der virtuelle Radsport. Das betrifft sowohl herkömmliches als auch digitales Doping.

Beim virtuellen Radsport, auch E-Cycling genannt, sitzt der Radfahrer zu Hause meist auf dem eigenen Fahrrad bzw. auf einem Hometrainer und übermittelt seine Daten, beispielsweise per Laptop, auf eine Plattform. Ob diese Plattform Zwift oder Strava heißt, ist an sich unerheblich. Tatsache ist, daß auch auf diese Weise betrogen wird.

Es gibt bereits eine Website, die anbietet, Leistungen um einen frei wählbaren Prozentsatz nach oben zu tunen. Auch werden Substanzen eingenommen, die leistungsfördernd sind. Glaubt man den Aussagen von *tour*, würde jeder Vierte bei Anreizen, die meist finanzieller Art sind, betrügen.

Wie der *Deutschlandfunk* berichtet, hat in den USA ein User vor Gericht eingeräumt, geschäftsmäßig Dopingmittel aus China und Europa importiert und an US-Sportler verkauft zu haben. Dessen virtuelle Rekorde sind nach wie vor auf Strava zu finden. Bisher habe Strava die Rekorde auf seiner Plattform nicht gelöscht.

RAD UND WIRTSCHAFT

Accell Group insolvent

(hs) Der niederländische Fahrradkonzern Accell Group hat Insolvenz angemeldet. Das ist auch für Fahrradfahrer in Deutschland von Bedeutung, da vom wirtschaftlichen Niedergang der Accell-Gruppe auch die hierzulande beliebten Fahrradmarken Winora, Haibike und Ghost betroffen sind. Die gute Nachricht ist: Der Geschäftsbetrieb soll weitergeführt werden. Für Kunden, Händler und Lieferanten soll sich zunächst wenig ändern. Kaufinteressenten, die die Marken übernehmen wollen, sind vorhanden. Als Ursache der Krise gelten die anhaltenden Probleme der Fahrradindustrie. Nach der Corona-Pandemie mit hohen Zuwächsen bei Fahrrädern brach die Nachfrage deutlich ein. Hohe Lagerbestände, sinkende Preise und schwächere Verkaufszahlen setzten dem Fahrradmarkt gewaltig zu.

RAD UND VERKEHR

Sicherheit für Radfahrer

(hs) Der ETSC (European Transport Safety Council) ist eine unabhängige, gemeinnützige Organisation mit Sitz in Brüssel. Der ETSC hat das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten und Verletzten in Europa deutlich zu reduzieren. Er hat im April 2026 eine 88-seitige Untersuchung (*Improving the safety of cycling in Europe*) über die Sicherheit des Radfahrens in Europa verfaßt. Ein Teil dieser Studie wird nachfolgend wiedergegeben. Aus Platzgründen kann leider nur eine sehr eingeschränkte Auswahl an Fakten geboten werden.

Interessant ist vor allem die durchschnittliche jährliche Veränderung der Zahl der polizeilich gemeldeten Todesfälle bei Radfahrern und motorisierten Verkehrsteilnehmern durch Verkehrsunfälle im Zeitraum 2014 bis 2024.

Platz	Land	Rad	Auto
1	Estland	+ 8,6	+ 1,1
2	Frankreich	+ 4,7	- 1,6
3	Niederlande	+ 3,9	- 0,1
4	Spanien	+ 2,8	- 0,1
5	Schweiz	+ 2,3	- 0,2
6	Belgien	+ 1,6	- 6,3
7	Deutschland	+ 1,5	- 2,8
8	Schweden	+ 1,2	- 2,7
9	Slowakei	+ 0,7	- 0,4
10	Rumänien	- 0,2	
11	Portugal	- 0,4	+ 1,2
12	Lettland	- 0,5	- 3,6
13	Österreich	- 0,7	- 2,1
14	Großbritannien	- 1,8	- 2,3
15	Dänemark	- 2,1	- 3,7
16	Tschechien	- 2,3	- 3,2
17	Irland	- 2,8	
18	Griechenland	- 3,0	- 3,1
19	Serbien	- 3,4	- 1,0
20	Italien	- 3,6	- 1,2
21	Finnland	- 3,9	- 3,2
22	Slowenien	- 5,6	- 3,6
23	Bulgarien	- 6,1	- 2,7
24	Polen	- 6,3	- 3,7
25	Norwegen	- 6,9	- 2,8
26	Litauen	- 7,5	- 3,5
27	Kroatien	- 7,9	- 1,6
28	Ungarn	- 8,2	- 1,2
	Durchschnitt EU	- 0,5	- 2,3

Deutschland gehört mit zu den Ländern, in denen zwar die Zahl der Todesfälle bei Verkehrsunfällen (leicht) gesunken ist, sich die Zahl der ums Leben gekommenen Radfahrer jedoch erhöht hat. In der EU und den meisten Staaten haben sich die Todesfälle zumindest leicht verringert. Eine Ausnahme stellt Estland dar. Dort sind die Zahlen sowohl bei Radfahrern als auch bei motorisierten Verkehrsteilnehmern gestiegen. In den beiden anderen Baltenstaaten (Lettland und vor allem Litauen) trat glücklicherweise das Gegenteil ein. Sehr wesentlich ist auch der Umstand, daß rund die Hälfte der im Jahr 2024 EU-weit

getöteten 1926 Radfahrer über 65 Jahre alt war. 80 % der ums Leben gekommenen Radfahrer waren Männer. Das läßt den Schluß zu, daß Frauen im Straßenverkehr vorsichtiger sind.

44 % der Radfahrer starben bei einem Zusammenstoß mit einem Pkw. 16 % überlebten den Crash mit einem Lkw nicht. 6 % der tödlichen Unfälle gingen auf das Konto von motorisierten Zweirädern. An 2 % der Unfälle waren Busse beteiligt. Immerhin 28 % der tödlichen Unfälle waren auf das Alleinverschulden des Radfahrers zurückzuführen. Statistisch unerheblich waren Unfälle von Radfahren untereinander und mit Fußgängern.

Weiter hat der ETSC herausgefunden, daß zu hohe Geschwindigkeit die häufigste Todesursache war. Geschwindigkeitsbegrenzungen von 30 km/h in den Städten würden Todesfälle und Verletzungen erheblich reduzieren.

Ferner ist ein Viertel aller Verkehrstoten in der EU alkoholbedingt. Bedauerlicherweise gibt es in Europa immer noch Staaten, in denen man als Radfahrer so viel Alkohol trinken kann, bis der Arzt kommt. Keine Limits für Radfahrer kennen Finnland, Dänemark, Schweden, Großbritannien und Irland. 0,0 Promille gibt es nur in Tschechien. In Deutschland darf man immerhin mit bis zu 1,6 ‰ noch radfahren.

Statistik zum Unfallgeschehen

(hs) Nach einer Pressemitteilung des Statistischen Bundesamts vom 10. August 2026 ist die Zahl der im Straßenverkehr verunglückten Kinder 2025 um 7 % gestiegen. Die Mitteilung von Destatis wird nachfolgend wiedergegeben.

WIESBADEN – Durchschnittlich alle 18 Minuten ist im letzten Jahr ein Kind im Straßenverkehr verletzt oder getötet worden. Rund 29270 Kinder unter 15 Jahren verunglückten im Jahr 2025 bei Verkehrsunfällen, wie das Statistische Bundesamt (Destatis) mitteilt. Damit kamen 7 % mehr Kinder zu Schaden als im Jahr 2024 mit 27260 Verunglückten. Die Zahl der getöteten Kinder stieg 2025 gegenüber 2024 von 53 auf 74. Nach einem deutlichen Rückgang während der Corona-Pandemie in

den Jahren 2020 und 2021 war die Zahl der bei Verkehrsunfällen verletzten und getöteten Kinder in den letzten Jahren wieder gestiegen. Die Zahl der bei Verkehrsunfällen getöteten Kinder ist 2025 im Vergleich zum Vorjahr in allen Altersgruppen gestiegen. Bei den unter 6-Jährigen nahm die Zahl der Todesfälle von 18 auf 30 zu. Bei den 6- bis 9-Jährigen stieg Zahl der Getöteten von 15 auf 17, bei den 10- bis 14-Jährigen von 20 auf 27. Mit Blick auf die Verkehrsmittel stieg die Zahl der getöteten Kinder, die in Pkw mitgefahren waren, am stärksten an: von 21 auf 31. Größere Anstiege gab es auch bei getöteten Kindern, die mit Fahrrädern (von 8 auf 13) und mit E-Scootern (von 0 auf 4) unterwegs gewesen waren. Die 6- bis 14-Jährigen verunglückten im Straßenverkehr montags bis freitags besonders häufig in der Zeit von 7 bis 8 Uhr. Das ist die Zeit, zu der Kinder in diesem Alter üblicherweise auf dem Weg zur Schule sind und zu der sich daher besonders viele Kinder im Straßenverkehr aufhalten. In dieser Zeit wurden im vergangenen Jahr 12 % der verunglückten 24010 Kinder im entsprechenden Alter verletzt oder getötet. In den folgenden Stunden bis 13 Uhr verunglückten weniger Kinder. Montags bis freitags in den Zeiten von 13 bis 14 Uhr sowie 15 bis 16 Uhr und 16 bis 17 Uhr erreicht die Zahl der verunglückten Kinder mit Anteilen von je 9 % die nächsthöchsten Werte. Die meisten Kinder, die 2025 im Straßenverkehr verunglückten, saßen auf einem Fahrrad (34 %). Zum Zeitpunkt des Unfalls waren weiterhin 31 % mit dem Auto, 20 % zu Fuß und 8 % mit dem E-Scooter unterwegs. Betrachtet man jedoch verschiedene Altersgruppen, ergibt sich ein differenzierteres Bild: Unter 6-Jährige sind besonders häufig im Auto mit betreuenden Erwachsenen unterwegs, demzufolge verunglückten sie hier am häufigsten (55 % im Jahr 2025). Schulkinder bewegen sich mit zunehmendem Alter selbstständig im Straßenverkehr – entsprechend steigt der Anteil der Radfahrenden und Fußgänger unter den Verunglückten. 6- bis 14-Jährige verunglückten am häufigsten auf ihrem Fahrrad (39 %), 26 % in einem Auto sowie 19 % zu Fuß.

Helmpflicht für Radfahrer

(hs) Die Helmpflicht für Radfahrer ist wieder in aller Munde. Zuletzt befaßte sich der Radkurier Nr. 146 (März/April 2014) mit dem Dauerbrenner. Nunmehr hat der OGH Wien sich zu dem Thema geäußert. Danach ist es beim E-Bike-Fahren in Österreich eine Obliegenheit, einen Helm zu tragen. Ansonsten muß man damit rechnen, daß der Schmerzensgeldanspruch gekürzt wird. Das Urteil stammt vom 25.3.2025. Es hat auch in Deutschland Zuspruch gefunden. Einer der Claqueure schrieb wörtlich:

Im Lichte der OGH-Entscheidung erscheint es in Anbetracht der in Deutschland empirisch nachgewiesenen hohen Zustimmung- und in Relation ebenso höheren Nutzungsrate gerechtfertigt, von einem allgemeinen Verkehrsbewusstsein in der Gruppe der Nutzer von Pedelecs auszugehen. Allerdings hat die hohe Zustimmungsrate nach den neuesten Zahlen der BAST einen gewaltigen Dämpfer erhalten. Bei den Pedelec-Fahrern sank nämlich die Helmtragequote deutlich von 60,9 im Jahr 2024 auf 54,9 % im Jahr 2025. Das sind immerhin sechs Prozentpunkte.

Die BAST stellte weiter fest, daß im Jahr 2025 über alle Altersgruppen hinweg nur noch 37,0 % (Vorjahr: 42,6 %) aller beobachteten Radfahrer einen Schutzhelm trugen. Die Helmtragequote fiel bei Radlern ohne E-Antrieb von 34,2 im Jahr 2024 auf 28,9 % im Jahr 2025.

Außer bei den 11-16jährigen war bei allen Gruppen ein oftmals starker Rückgang zu verzeichnen.

Die Studie nahm 13116 Radfahrer unter die Lupe.

Übrigens sollten alle, die eine Helmpflicht für Radfahrer fordern, bedenken, daß es mehr als viermal wahrscheinlicher ist, sich beim Autofahren als beim Radfahren eine schwere Kopfverletzung zuzuziehen.

Eine Helmpflicht für Autoinsassen fordert jedoch nicht einmal der Oberste Gerichtshof Österreichs.

Neue Brücken braucht das Land

(hs) *Ein einzelner Lkw richtet auf Brücken wegen der hohen Achslasten so viel Schaden an wie 40000 Pkw.* Dies ist nicht

meine Meinung, sondern die Aussage ist wissenschaftlich fundiert. Der Satz steht so in der Neuen Zürcher Zeitung (NZZ) vom 9. August 2026. Er stand jedoch bereits im Spiegel (*Deutschlands Brücken: „Sie ertragen uns nicht mehr“*) und das schon vor über sechs Jahren. Geschehen ist oder besser: saniert wurde bis heute wenig. Die Öffentlichkeit nimmt nur dann von den Erkenntnissen der Wissenschaft Notiz, wenn wieder einmal eine Brücke gesperrt wird oder gar einstürzt, wie in Dresden oder Genua geschehen.

Allein auf den 13223 Autobahnkilometern, die die Autobahn GmbH betreut, müssen 8000 Brücken dringend saniert oder gar erneuert werden. Immerhin hat der Deutsche Bundestag in diesem Sommer das Infrastrukturzukunftsgesetz, kurz: InfZuG, beschlossen. Das soll mehr Tempo bei der Sanierung der Autobahnen bringen. Vielleicht hilft auch der technische Fortschritt. Mittlerweile werden Betonfertigteile von 42 m Länge eingesetzt. Und auch der sog. Formgedächtnisstahl (er heißt wirklich so) könnte sich als „heißes Eisen“ erweisen.

Mit dem Rad auf den Berg

(hs) In ihrer 594. Ausgabe vom August 2026 berichtet die französische Radsportzeitung *Le Cycle* über die meistbefahrenen Bergstraßen in Frankreich.

Unangefochten an erster Stelle steht hier der Mont Ventoux mit rund 150000 Radsportfans, die ihn alljährlich erklimmen. Die Hälfte von ihnen nimmt den Weg über Bédoin, was sicherlich der sportlich anspruchsvollste Anstieg ist. Der längste, wenn auch leichteste Aufstieg zum „Giganten der Provence“ führt über Sault. 30 % der Fahrer bevorzugen diesen Weg, während 20 % die Variante über Malauène nehmen. Man kann alle drei Anstiege an einem Tage bewältigen. Dann gehört man zum Club der Verrückten des Mont Ventoux (*Club des Cinglès du Mont-Ventoux*). Helmut hat dieses Kunststück vor einigen Jahren vollbracht. Wer – wie der Verfasser dieses Artikels – nur etwas verrückt ist, hat alle drei Routen schon genommen, aber halt nicht an einem Tag.

Nachfolgend eine Aufstellung über die beliebtesten Bergtouren für Radfahrer in unserem Nachbarland.

Anstieg / Berg	Höhe üNN	Fahrer pro Jahr
Le Mont Ventoux	1910 m	150000-160000
L'Alpe d'Huez	1840 m	40000-50000
Le Col du Galibier	2642 m	35000-40000
Le Col du Tourmalet	2215 m	60000
Le Col de l'Izoard	2360 m	25000
Le Col du Petit St.-Bernard	2188 m	20000/25000
Le Col de la Croix de Fer	2065 m	18000/20000
La Planche des Belles Filles	1148 m	15000-20000
Le Col du Grand Colombier	1501 m	10000
Le Col du Granier	1134 m	15000
Le Cormet de Roselend	1968 m	15000
Le Col de la Madeleine	1993 m	10000
Le Col des Aravis	1486 m	10000
Le Col du Revard	1563 m	12000

RAD UND TECHNIK

Im Test: Standpumpen

(hs) Eine Standpumpe gehört zur Grundausstattung jedes Rennradlers, meint die Zeitschrift *tour*, die in ihrer Ausgabe 8/26 zwölf Modelle getestet hat. Zum Testsieger wurde die Pumpe Acid Race Floor Digital Click erklärt. Das Unternehmen Cube verbreitet unter dem Namen Acid nicht nur Kinderräder (Neudeutsch: Kid Bikes), sondern auch Pumpen. 59,95 Euro soll das 1,55 kg schwere Gerät mit der Artikelnummer 93795 kosten. Unter der Nummer 93031 gibt es das Gerät auch mit Renn- und Auto-Ventil anstatt Schwalbe Click. Lidl verkauft seine Standpumpe zum Preis von 11,99 Euro. *Tour* moniert hier jedoch einige Schwächen. So betrug die Abweichung vom tatsächlichen Luftdruck bei 6 bar immerhin 0,5 bar. Für Gelegenheitsnutzer sei das Gerät in Ordnung, meint *tour*, nicht jedoch für ambitionierte Fahrer.

Ich benutze übrigens seit Jahren die *Joe Blow* von Topeak (69,95 Euro), von *tour* mit der zweitbesten Note bewertet. Das Gerät gibt es bei Rose für 25,95 Euro. Die weiteren Pumpen im Test: Blackburn, Decathlon, Lezyne, Merida, Pro, Procraft, Rose, SKS und Zéfal.

Im Test: Schlauchlosreifen

(hs) Insgesamt 28 (!) Schlauchlosreifen hat die Zeitschrift *Le Cycle* getestet, alle – soweit erhältlich – mit 28 mm.

Es handelt sich um die Marken Bontrager, Challenge, Continental, Ekoï, Enve, Good-year, Hutchinson, Kenda, Maxxis, Michelin, Pirelli, Schwalbe, Specialized, Vittoria, Vredestein und Zleen. Wer jetzt auf die Zahl 16 gekommen ist, liegt richtig. Von manchen Marken wurden nämlich zwei Typen getestet. Es kann sein, daß manche Marke dem einen oder anderen nichts sagt. *Enve* und *Zleen* sind hierzu-lande nahezu unbekannt. Bei *Enve* könnte sich das bald ändern, denn die Marke rühmt sich, daß Tadej Pogačar seine Siege bei der Tour 2026 auf *Enve* errungen hat.

Enve ist eine US-amerikanische Marke aus Ogden (Utah), die auch Fahrradreifen herstellt. Von der Marke *Enve* wurden die Modelle Raceday und Road Tire getestet, Stückpreis 109 bzw. 75 Euro. Tadej Pogačar fuhr seine Siege auf Enve SES 4.5 Pro ein. Das sind Laufräder, die rund 4600 Euro kosten. Interessanterweise werden die Räder nicht mit Enve-, sondern mit Conti-Reifen angeboten. Das paßt zur UAE-Homepage, die mitteilt, daß das Team auf Conti-Reifen setzt.

Zleen ist ein Reifenhersteller aus Tschechien, den *Le Cycle* als „Überraschung“ des Tests bezeichnet. Das Modell *Boa Pro* ist für nur 35,89 Euro bei einem Gewicht von 302 Gramm zu haben. Der Conti GP 5000 ST R kostet bei fast gleichem Gewicht mit 79,90 Euro mehr als das Doppelte.

Geht es allein nach der Leistung (rendement) ist der 187 g leichte *Enve Raceday* das Maß aller Dinge. Der Reifen, den es mit 27 oder 29 mm gibt, kann jedoch bei Pannensicherheit (perforation) und Abrieb (abrasion) nicht überzeugen. *Le Cycle* kommt zu dem Schluß, daß das Einhorn nicht existiert („*La licorne n'existe pas.*“) Wir würden treffender sagen: „Die eierlegende Wollmilchsau gibt es nicht.“

Rennrad Storck Aernario 3

(hs) Das Aernario 3 wird vom Hersteller Storck bereits für 4299 Euro angeboten.

Es gibt aber auch eine High-End-Version des Renners, die sich Platinum Max Performance nennt. Sie kommt statt mit Shimano 105 Di2 (2x12) mit der SRAM Red AXS (1x12) einher. Allerdings kostet das Gerät dann 12999 Euro bei einem Gewicht von nur 5,4 kg. Da ist dann sogar das 46er Kettenblatt aus Karbon. Das maximale Fahrergewicht wird mit 85 kg angegeben. Nichtsdestoweniger gibt es das Rennrad auch in der Größe XXL. Da heißt es schlank sein.

DIES UND DAS

Umstellung auf die Winterzeit

(hs) Die Umstellung auf die Winterzeit steht wieder einmal bevor. Am 25. Oktober 2026 ist es soweit: Zum wiederholten Mal werden die Uhren auf die Winterzeit umgestellt. Die Regelung gilt bis Ende März 2027. Am 28. März beginnt wieder die Sommerzeit. Und so weiter, und so fort ...

Weisheiten

Brüllend heiße Temperaturen.

RBB-Reporter bei der Rad-DM der Frauen

Weiterbildung und Umschulung als Türöffner:

Mitteilungsblatt NRW-Gemeinde Windeck

Wir sind als amtlich anerkannte Überwachungsorganisation im gesamten Bundesgebiet sowie in den ostdeutschen Bundesländern ... für Sie da.

Dekra.de

Dabei werden Züge eingesetzt, die von Lokomotiven der Firma Siemens Mobility gebaut werden.

Freisinger Tagblatt

Nabu bittet um Meldungen von Nosferatu-Spinnen.

Kölner Stadt-Anzeiger

Radfahren mit Rücksicht auf die Würde des Friedhofs nicht gestattet.

Schild am Friedhof in Wolfratshausen

Da fehlen ihm 16 Sekunden – nein – deutlich weniger: 14 Sekunden.

Reporter bei Eurosport

Er bremst Vollgas.

Reporter bei Eurosport

Hier erledigen Bürger Behördengänge und Handwerker ihr Geschäft.

Täglicher Anzeiger Holzminde

Leon engagiert sich für soziale und karikative Einrichtungen.

Die Bunte über Nationalkicker Goretzka

Zverev gegen Blockx – harter Auftakt für deutsche Tennis-Frauen

sportschau.de

Für das weibliche Lob wird gesorgt sein, kündigt der Vereinsvorsitzende an. Es gibt Kaffee und Kuchen, Cocktails, sonstige Getränke und Würstchen.

Westdeutsche Zeitung

Walbrand im Harz ausgebrochen.

spiegel.de

Viele Erfindungen sind reine Erfindungen.

Michael Richter, deutscher Historiker

Redaktionsschluß

dieser Ausgabe war der 19. August 2026. Beiträge für die Ausgabe November/Dezember 2026 sollten bis spätestens Montag, den 19. Oktober 2026, vorliegen.

IMPRESSUM: Der Augsburger Radkurier ist das Mitteilungsblatt der Radsportfreunde Augsburg. Er erscheint in der Regel alle zwei Monate. Die Bezugsgebühren sind im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Verantwortlich für den Inhalt: Harald E. Siedler, Marderweg 16, 86169 Augsburg, Tel. 0821/701133, E-Mail: h.e.siedler@t-online.de. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des Verfassers, nicht unbedingt die des Vereins wieder. Die Vervielfältigung von Inhalten des „Augsburger Radkurier“ ist, sofern eine Quellenangabe erfolgt, zulässig. Ausgenommen sind Inhalte, insbesondere Fotos, die mit dem Zeichen © versehen sind.

Jedoch sind neben der Datenschutzgrundverordnung insbesondere Persönlichkeitsrechte zu beachten. Für die Richtigkeit der angegebenen Termine wird keine Gewähr übernommen. Gleiches gilt für die Inhalte der Radsportseiten, auf die in den vorliegenden Texten verwiesen wird.