

# Bayern

## Verkehrsinfrastruktur

So wird im Freistaat auf Straße und Schiene gebaut

### Brenneroute

Das kommt auf  
Reisende zu

### SimRacing

Neues Center in  
der Oberpfalz

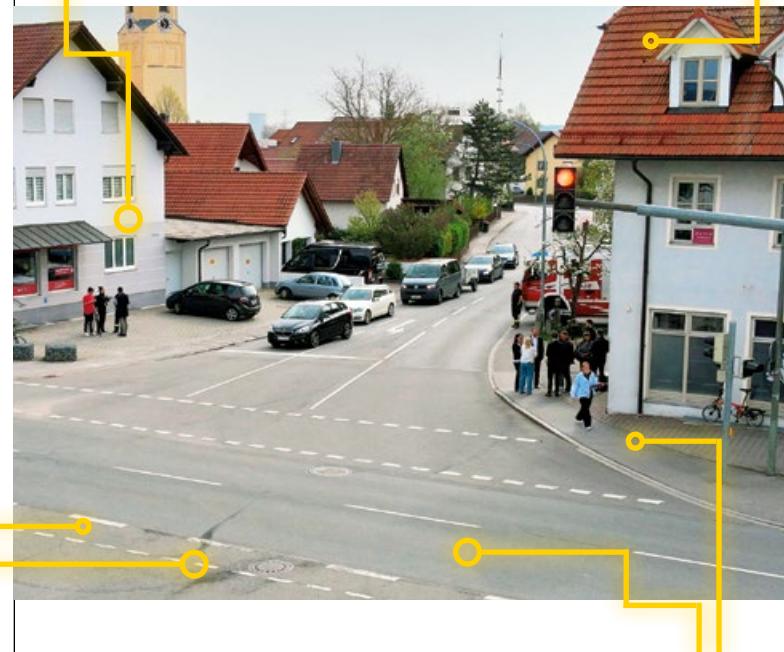
### Interview

Kabarettist Thilo Seibel  
über Mobilität



KURZ NOTIERT

## Künstliche Intelligenz an der Kreuzung



**Esselbach** im Landkreis Landshut setzt seit einigen Monaten auf Hightech: An einer Kreuzung regelt künstliche Intelligenz den Verkehr. Doch vor allem Autofahrer bezweifeln, dass die KI-Ampel wirklich ein Modell für die Zukunft ist. Lange Rotphasen sorgen für Unverständnis und dafür, dass ortskundige Pkw-Fahrer die Ampel meiden. Ein Grund hierfür: Der Fokus des Ampelsystems liegt auf dem Schutz vulnerabler Gruppen wie Fußgängern. Autofahrer müssen im Zweifel länger warten – mit den entsprechenden Folgen für den Verkehrsfluss. Für den Einsatz in einer Großstadt wie München müsste die KI also noch ein wenig lernen. Damit alle Verkehrsteilnehmer sicher und schnell ans Ziel kommen.

Winter 2024  
Bayern

## KURZ NOTIERT

### Verkehrsverbund auf Expansionskurs

**Der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund** (MVV) könnte schon bald noch weiter über das Einzugsgebiet der Landeshauptstadt hinaus gelten, als dies aktuell der Fall ist. Nach der Erweiterung im Raum Rosenheim, Miesbach und Bad Tölz ist nun ein weiterer Kandidat bekannt: Augsburg. Ersten Plänen zufolge könnte die Fusion zwischen AVV und MVV zum sogenannten Südbayerischen Verkehrsverbund bereits Ende 2025 erfolgen. Zusammen mit der Erweiterung des MVV um die Gebiete Landsberg und Weilheim-Schongau erweitert sich der Verbund über 13.000 Quadratkilometer und umfasst über 4,6 Millionen Einwohner.



Fotos: SIMB; MVV GmbH

04 · 2024

KURZ NOTIERT



## Stadt Nürnberg baut ÖPNV-Notleitstelle

Dank einer Förderzusage des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr wird die Stadt Nürnberg mit 23,7 Millionen Euro beim Bau einer ÖPNV-Notleitstelle unterstützt. Üblicherweise erfolgt die Koordination des ÖPNV über die bestehende Leitstelle in der Nähe des Plärrers. Mit der Notleitstelle kann der ÖPNV in seiner Funktion als kritische Infrastruktur auch im Falle eines größeren Schadens an der Hauptleitstelle im Stadtgebiet aufrechterhalten werden. Insgesamt belaufen sich die Kosten auf 32,8 Millionen Euro, die Arbeiten für den Anbau an ein in Langwasser bestehendes Stellwerk sollen 2025 beginnen und 2026 abgeschlossen sein.

> [nuernberg.de](http://nuernberg.de)

Fotos: ADAC Nordbayern

## Stadt-Umland-Bahn kommt

In einem zweiten Bürgerentscheid sprach sich die Erlanger Bevölkerung dieses Jahr erneut für den Bau der Stadt-Umland-Bahn aus. Hierbei handelt es sich um eines der größten Straßenbahn-Neubauprojekte in Deutschland, bei dem zukünftig die drei Städte Nürnberg, Erlangen und Herzenauach auf rund 26 Kilometern und 31 Haltestellen miteinander verbunden werden. Tagsüber ist für die Straßenbahnen ein Zehn-Minuten-Takt geplant, um so eine Alternative zum Pkw-Verkehr zu schaffen und der großen Zahl an Pendlerinnen und Pendlern eine nachhaltige Mobilitätsmöglichkeit zu eröffnen. Der Bau soll 2028 beginnen, eine Inbetriebnahme ist ab 2031 geplant. Bund und Land übernehmen etwa 90 Prozent der förderfähigen Kosten der Stadt-Umland-Bahn.

> [stadtumlandbahn.de](http://stadtumlandbahn.de)



Machen Sie Ihr Auto  
winterfit!

Jetzt Termin  
vereinbaren!



Winter  
Check

Ab Oktober 2024 tritt die neueste Änderung zur „Winterreifen-Verordnung“ in Kraft (§ 2 Abs. 3a StVO).

WIR PRÜFEN IHRE WINTERBEREIFUNG AUF ZULÄSSIGKEIT

Infos und Preise

089 51 95 188 (München)  
[adac-pruefzentrum-muenchen.de](http://adac-pruefzentrum-muenchen.de)

0911 95 95 395 (Nürnberg/Fürth)  
[adac-pruefzentrum.de](http://adac-pruefzentrum.de)

Die ADAC Prüfzentren in Bayern checken Ihr Fahrzeug auf seine Wintertauglichkeit, unter anderem

- » Bodengruppe, Räder und Reifen
- » Technischer Zustand
- » Beleuchtung und Sicherheit

ADAC

# Das gibt's beim ADAC

Aktionen und Angebote aus dem Regionalclub



## Schneeketten

Wer in den **Skiurlaub** mit dem Auto fährt, sollte sich darauf einstellen, dass für bestimmte Straßen und Regionen wetterbedingt Schneekettenpflicht bestehen kann. Ketten für alle gängigen Reifenformate sind ab sofort in den bayerischen Geschäftsstellen erhältlich. ADAC Mitglieder können bei vielen verfügbaren Modellen von der praktischen Rückgabeoption Gebrauch machen: Wurde die Kette nicht benutzt, wird der Kaufpreis abzüglich einer Servicegebühr von 5 Euro pro Kalendertag erstattet.

› [Informationen zu Preisen und Verfügbarkeit in allen bayerischen ADAC Geschäftsstellen](#)

## Für kleine ADAC Fans: der Volvo Truck Abschleppwagen

Als **ideales Weihnachtsgeschenk** bietet der von Volvo lizenzierte Truck jede Menge Funktionen, die Kinderherzen ab drei Jahren höherschlagen lassen. Neben einer Beleuchtung vorne verfügt das Modell über zwei orange Signalleuchten auf dem Dach für den Abschleppeneinsatz. Darüber hinaus bietet der ADAC Volvo Truck zwei verschiedene Sounds und eine Fahrerkabine aus Metall. Der Bergearm ist zweiteilig, manuell verlängerbar und hat eine bewegliche Seilwinde mit Haken. Die für den Betrieb notwendigen AAA-Batterien sind im Lieferumfang enthalten.

› **Preis: 21,99 €.**  
Erhältlich in den bayerischen ADAC Geschäftsstellen (solange der Vorrat reicht)



## ADAC Modelle von SIKU

Für **Kinder ab drei Jahren** sind im ADAC Shop und in den bayerischen Geschäftsstellen weitere ADAC Modellautos und -hubschrauber von SIKU im Angebot. Der ADAC Pannenhilfe Audi Q4 e-tron (5,50 €) kommt im originalgetreuen, gelb-schwarzen ADAC Design inklusive der markanten Schriftzüge und gelben Signalbalken auf dem Dach daher. Mit dem ebenfalls erhältlichen ADAC Abschleppwagen (24,99 €) lässt sich das im Set enthaltene Wiesmann GT Modellauto auf den komplett bedienbaren Anhänger verladen. Für Luftfahrt-Fans steht der Spielzeug-Rettungshubschrauber (24,99 €) bereit, der mit seinen drehbaren Rotorblättern und dem passenden Ambulance-Schriftzug auf seinen nächsten Einsatz wartet.

› **Im Aktionszeitraum von Dezember bis Februar erhalten ADAC Mitglieder 10 % Rabatt (solange der Vorrat reicht)**



Fotos: Jan Schäfer

Bayern



## Infrastruktur in Bayern

Text: Simon Hiller

**Leistungsfähige Verkehrsnetze** sind das Rückgrat der Mobilität. Das gilt gleichermaßen für Auto- und Radfahrende, Fußgänger und ÖPNV-Nutzer. Eine gute Infrastruktur ist die Grundvoraussetzung für die Akzeptanz nachhaltiger Mobilitätslösungen und natürlich auch für wirtschaftliches Handeln. Gleichzeitig stehen die bayerischen Städte, Gemeinden und Landkreise hier vor großen und teuren Herausforderungen und benötigen eine gute

finanzielle Ausstattung für den Erhalt und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Kritisch dabei ist: In Deutschland vergeht bei Infrastrukturvorhaben von der ersten Planung bis zur Realisierung häufig viel Zeit. In unserer großen Titelgeschichte blicken wir auf ausgewählte Infrastrukturprojekte aus den Bereichen Straße, Schiene und Radverkehr und zeigen die Hintergründe sowie den jeweiligen Mehrwert auf.

>

04.2024

Bayern

7



Nürnberg



## Ein Overfly fürs Kreuz Nürnberg-Ost

Wo die Bundesautobahn A 9 auf die A 6 trifft, kommt es oft zu zähflüssigem Verkehr und Staus. Zur Entlastung wird das Autobahnkreuz Nürnberg-Ost seit 2019 deshalb umgebaut – mittels einer spektakulären Überbrückung

Text: Simon Hiller

**Wer über die A 6** aus Richtung Heilbronn in Richtung A 9 Berlin und umgekehrt fährt, wird am Kreuz Nürnberg-Ost über einstreifige Rampen geleitet, die allerdings ihre Kapazitätsgrenzen schon länger überschritten haben. Hier soll das Projekt zum Umbau des Autobahnkreuzes Nürnberg-Ost Entlastung mit zusätzlichen Fahrsäulen schaffen. Während für den Verkehr von Berlin in Richtung Heilbronn eine zweistufige Direktrampe zum Einsatz kommt, ist es in der Gegenrichtung eine baulich spektakulärere Variante: ein sogenannter Overfly.

Dabei handelt es sich um ein 588 Meter langes Überführungsbauteil, das das Autobahnkreuz diagonal überspannt. Aufgrund der naturgemäßen Komplexität beim Ausbau eines Autobahnkreuzes sind eine Vielzahl von Bauphasen notwendig. Gleichzeitig ermöglicht diese Lösung den Bau ohne größere Eingriffe in den laufenden Verkehr. Hierfür kommt ein „Taktschiebeverfahren“ zum Einsatz. Das heißt, die Brücke wird an einem Ende abschnittsweise in einzelnen Segmenten vormontiert und diese werden dann in mehreren Takten über die Autobahn geschoben. Die eingesetzten Hydraulikpressen bewegten beim fünften Verschub im Mai 2024 mittlerweile schon 9000

Tonnen Gewicht über 115 Meter mit einer Geschwindigkeit von zehn Metern pro Stunde. Zum Vergleich: Beim vierten Verschub waren es noch 6060 Tonnen Gesamtlast. Um den begengten Platzverhältnissen am Autobahnkreuz gerecht zu werden, ruht die Brücke zudem auf charakteristischen V-förmigen Pfeilern.

Insgesamt belaufen sich die Kosten für den Overfly laut Autobahn GmbH auf etwa 65 Millionen Euro, für das Gesamtprojekt auf rund 160 Millionen. Hier sind unter anderem neben 3,7 Kilometern Strecke noch zwei Überführungen und vier Unterführungen sowie Rückhaltebecken und eine Vegetationspassage enthalten. Vorbereitende Arbeiten für das Großprojekt starteten im April 2019, damals wurde bereits mit der Aufschüttung der Overfly-Bauwerksrampen begonnen. Im Jahr 2020 erfolgte der Beginn des Streckenbaus und 2021 startete der eigentliche Bau des Overfly. Die verkehrsbereite Fertigstellung ist nunmehr für Ende 2025 geplant.



**Mehr Informationen** zum Thema Sicherheit und Mobilität finden Sie auf unserer Homepage

Foto: Jan Schäfer



## A 99: Hauptschlagader unter Druck

Wer im Großraum München unterwegs ist, kommt an ihr nicht vorbei: der A 99. So nützlich der sogenannte Autobahnring gerade für die Einwohner Münchens ist, so fragil zeigt sich die Autobahn bei Baustellen und Unfällen

Text: Bastian Hambalgo

**Die Autobahn A 99 ist Freund und Feind** der Münchner. Durch den mehrspurigen Ring, der sich von der A 96 im Westen der Stadt über den Norden bis in den Südosten zur A 8 erstreckt (und im Süden nicht geschlossen ist), wird ein Großteil des Liefer-, Pendler- und Reiseverkehrs aus der Metropole ferngehalten. Allerdings verdeutlicht das wachsende Verkehrsaufkommen der letzten Jahre, dass die A 99 dem Ansturm nicht mehr gewachsen ist. Zur Reisezeit befahren bis zu 150.000 Fahrzeuge den Autobahnring – jeden Tag. Und so reicht ein defektes Fahrzeug an der falschen Stelle aus, um kilometerlange Staus und Behinderungen auszulösen.

Um die Kapazität der A 99 sukzessive zu erhöhen, sind Bauarbeiten unausweichlich. Wie sehr diese allerdings den Verkehrsfluss beeinträchtigen, sieht man seit Anfang 2023 zwischen den Anschlussstellen Aschheim/Ismaning und Kirchheim. Auf einer Länge von drei Kilometern wird die A 99 hier auf acht Fahrstreifen ausgebaut. Ohne Frage der richtige Weg, doch bei einem Unfall im Baustellenbereich geht oft nichts mehr und die Rückstaus betreffen schnell das komplette Verkehrsnetz. Ende des Jahres können Pendler, Urlauber und Kraftfahrer aber durchschnaufen und den besseren Verkehrsfluss auf der ausgebauten A 99 genießen. Doch im Westen bereitet eine Engstelle Bauchschmerzen.

Nach 20 Jahren Betrieb muss die Autobahn GmbH ab 2025 ein Großprojekt in Angriff nehmen und den Allacher Tunnel sanieren. Die beiden rund einen Kilometer langen Röhren des viel befahrenen

Abschnitts zwischen dem Autobahndreieck München-Allach (A 8) und München-Feldmoching (A 92) werden von rund 132.000 Fahrzeugen pro Tag genutzt – zu Stoßzeiten sind es bis zu 10.000 Fahrzeuge pro Stunde. Die Folgen dieser Auslastung: Neben den Tunnelwänden und den Entwässerungsanlagen muss auch die komplette Betriebstechnik (Beleuchtung, Entlüftung, Brandschutz) erneuert werden. Projektdauer: acht Jahre. Um einen drohenden Verkehrs kollaps zu vermeiden, sollen auf rund 6,8 Kilometern die Seitenstreifen für den fließenden Verkehr freigegeben werden. Das allerdings dürfte nur ein Tropfen auf den heißen Stein sein. Kilometerlange Staus und jahrelange Belastungen werden für Millionen Autofahrer auf der jetzt schon stauanfälligen Strecke wohl die zer mürbende Realität sein.



**Mehr Informationen** zum Thema Sicherheit und Mobilität finden Sie auf unserer Homepage



## Sicherheit und Effizienz Verkehrsschauen im Landkreis Neu-Ulm

Eine Verkehrsschau ist ein wichtiger Baustein, um die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern und den Zustand der Infrastruktur zu überprüfen. Der Landkreis Neu-Ulm führt solche Verkehrsschauen vorbildlich – meist in Zusammenarbeit mit dem ADAC Südbayern – durch

Text: Yvonne Halfar

In Deutschland gibt es zwischen 20 und 25 Millionen Verkehrsschilder, nach Schätzung des ADAC sind rund 30 Prozent überflüssig. Dieser sogenannte Schilderwald führt dazu, dass Verkehrsteilnehmer überfordert werden und entscheidende Verkehrszeichen leicht übersehen. Als wichtige Präventivmaßnahme gelten daher Verkehrsschauen, bei denen die Straßenverkehrsbehörden unter Mitwirkung von Polizei, Straßenbaulastträger und externen Experten Straßen, Kreuzungen und Verkehrseinrichtungen begutachten, um potenzielle Gefahrenstellen zu identifizieren und geeignete Maßnahmen zu ergreifen. „Leider finden solche Überprüfungen oft nicht regelmäßig oder nicht intensiv genug statt. Doch es gibt auch Landkreise wie Neu-Ulm, die sehr gewissenhaft und vorbildlich agieren“, erklärt Bernd Emmrich, Fachreferent für Verkehr beim ADAC Südbayern. „Es ist wichtig, bei den Verkehrsschauen weitere ortsfremde Fachleute, wie vom ADAC, dabei zu haben. Dies führt immer wieder zu guten Anregungen, ziel führenden Lösungen und dem Austausch von Wissen“, betont Andreas Reimann, Fachbereichsleiter für Straßenverkehr und Fahrerlaubnisrecht im Landratsamt Neu-Ulm. Beispiele für



Schilder, die schwer lesbar oder verdeckt sind, können Unsicherheit, Fehler und Unfälle verursachen

Anordnungen, die im Landkreis Neu-Ulm umgesetzt wurden, sind:

- » Anpassung der nach Einrichtung einer Tempo-30-Zone nicht mehr gültigen Fahrbahnmarkierungen und Beschilderung
- » Einrichtung von Haltverbotsbereichen in Wohngebieten, unter anderem zur Sicherstellung der Befahr- und Erreichbarkeit von Rettungsfahrzeugen
- » Aufforderung zum Rückschnitt von Bäumen und Bewuchs zur Beseitigung der Sichtbeeinträchtigungen auf Verkehrsschilder
- » Hinweiserteilung zur Säuberung von verschmutzten sowie Erneuerung von ausgeblichenen und nicht mehr reflektierenden Verkehrsschildern

Mit der kostenlosen ADAC App „Läuft's?“ können Verkehrsteilnehmer Mängel im Straßenverkehr, wie unlesbare Schilder oder nicht verständliche Verkehrsführungen, schnell und einfach melden. Diese leiten die ADAC Verkehrs-experten anschließend zur Bearbeitung umgehend an die zuständigen Behörden weiter.

Foto: ADAC Motorwelt/Ronald Frommann

## Das tut sich bei den Baustellen im Großraum Nürnberg

Baustellen im Stadtgebiet sind für Pendler häufig eine Herausforderung, für das zukünftige Stadtbild aber unabdingbar. Barrierefreie und ökologische Lösungen sowie Sanierungen steigern Lebensqualität und Verkehrssicherheit

Text: Florian Fraunholz

Etwa 12.000 bis 13.000 Baustellen gibt es laut dem Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR) jährlich im Großraum Nürnberg. Für den Unterhalt und verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Nürnberger Infrastruktur hat der SÖR 2024 rund 110 Millionen Euro ausgegeben. Dazu gehören der Umbau des Mögeldorf Plärrers, die Sanierung der Gebersdorfer Straße sowie die Fortsetzung der Langzeitbaustelle in der Bayreuther Straße, die 2025 fertiggestellt werden soll.

Weitere wichtige kommunale Großprojekte betreffen zwei der Verkehrshauptschlagadern in der Region – die Hafenbrücken über der Südwesttangente und den Frankenschnellweg. Beide Verbindungen sind Hauptknotenpunkte im Verkehrssystem der Metropolregion und müssen auch deshalb regelmäßig instand gehalten und optimiert werden. Im Sommer 2024 wurden die Brücke Hügelstraße über den Main-Donau-Kanal und die Ludwig-Scholz-Brücke saniert, beide waren bei einem Unfall beschädigt worden. Es kam während der Arbeiten zu erheblichen Einschränkungen, unter anderem durch die Verringerung der Fahrspurenanzahl.

Die Hafenbrücken sind wichtige Verkehrsknotenpunkte der Metropolregion Nürnberg



**An der Belastungsgrenze**  
Die 1968 fertiggestellte Luegbrücke ist wichtiger Bestandteil der Brennerautobahn A13 in Österreich



## Luegbrücke: Neubau am Brenner

*Eine der wichtigsten Brücken auf der viel befahrenen Brennerautobahn ist nicht mehr zu retten – bis die neue Luegbrücke steht, droht auf der Nord-Süd-Verbindung ein Verkehrskollaps*

Text: Bastian Hambalgo

**Egal ob Gütertransport oder Urlauber** – der Großteil des Verkehrs von Bayern nach Italien verläuft über die sogenannte Brennerroute. Ein wichtiger Bestandteil dieser Strecke ist die Brennerautobahn A13 in Österreich. Und genau hier droht Reisenden in den kommenden Jahren großer Ärger. Da der Brenner durch das jährlich steigende Verkehrsaufkommen seit Langem an der Belastungsgrenze ist, leidet auch die Infrastruktur der Hauptverkehrsroute enorm. Welche Folgen das haben kann, sieht man aktuell am größten Sorgenkind auf der Strecke Richtung Italien: der 1,8 Kilometer langen Luegbrücke.

Die 1968 fertiggestellte Autobahnbrücke ist nicht nur rein optisch ein beeindruckendes Bauwerk, sie muss auch eine Menge wegstecken. Derzeit befahren jährlich rund 2,4 Millionen Lkw und elf Millionen Pkw die Luegbrücke. Das kann so allerdings nicht mehr länger weitergehen. Denn unterhalb der 21 Meter breiten Fahrbahnplatte rumort es – im wahrsten Sinne des Wortes. Trotz regelmäßiger Instandhaltungsarbeiten ist spätestens seit Mitte 2022 klar: Die Brücke kommt ans Ende ihrer Nutzungsdauer, eine Sanierung ist technisch nicht mehr machbar. Der Betreiber der Autobahn, die österreichische ASFINAG,

Fotos: ASFINAG

plant bereits seit Jahren den Neubau – ein Rechtsstreit, unter anderem mit der Anrainergemeinde, hat den Zeitplan jedoch gehörig durcheinandergebracht.

Anfang 2025 sollen die Bauarbeiten nun endlich beginnen. Zuerst entsteht neben dem aktuellen Bauwerk mit seinen 48 Stahlbeton-Pfeilern eine komplett neue Brücke mit zwei Fahrstreifen inklusive Pannenstreifen. Sobald diese steht, wird die alte Luegbrücke abgerissen und durch eine zweite neue Brücke mit weiteren Fahrbahnen ersetzt. Was wie ein Mammutprojekt klingt, ist auch eins. Nach dem derzeitigen Planungsstand rechnet die ASFINAG mit einer Bauzeit von rund fünf Jahren. Und obwohl fünf Jahre für den Bau zweier komplett neuer Brücken in diesem Terrain alles andere als langsam sind, hat diese notwendige Maßnahme natürlich dramatische Folgen für den Verkehr.

### Aus zwei mach eins

Wie ernst die Situation an der Luegbrücke wirklich ist, wird spätestens am 1. Januar 2025 deutlich. Ab dann wird der Verkehr in beide Richtungen nur noch einspurig über das Bauwerk geleitet. Diese Maßnahme hat nur bedingt mit der Vorbereitung des Neubaus zu tun. „Nur durch die Einspurigkeit und die damit verbundene Lastreduktion schaffen wir es überhaupt, die Luegbrücke, wenn auch eingeschränkt, noch weiter am Leben zu erhalten“, erklärt ASFINAG-Bauvorstand Hartwig Hufnagl. „Wir setzen alle uns zur Verfügung stehenden Ressourcen ein, um den Verkehrsfluss in Tirol ab 2025 aufrechtzuerhalten. Ziel muss gerade deshalb sein, den Neubau rasch ohne weitere Verzögerungen durch Einsprüche zu ermöglichen – im Idealfall mit Baubeginn im Frühjahr 2025.“ Denn: „Nur die neue Brücke beendet die Zeit der Einspurigkeit“, so Hufnagl weiter.

### Fahrstreifen „tauschen“

Keine guten Aussichten für Unternehmen, Urlauber und Anwohner, die auf die Brennerautobahn angewiesen sind. Um gerade an besonders starken Reisetagen in der Ferienhochzeit einen Verkehrskollaps an der maroden Luegbrücke zu vermeiden, hat die ASFINAG noch ein Ass im Ärmel: den „Tausch“ der Fahrstreifen. „Wenn Fahrzeuge über 3,5 Tonnen auf der linken Spur über die Brücke fahren, können wir die Brücke im Vergleich zur derzeitigen Verkehrsführung entlasten“, erklärt ASFINAG-Geschäftsführer Stefan Siegele. Doch auch wenn schwerere Fahrzeuge näher an den Pfeilern fahren und sich so die statische Belastung reduziert – eine Dauerlösung ist das nicht. Aber die zumindest temporäre Zweispurigkeit kann dazu beitragen, zusätzliche Staus und Belastungen für alle Verkehrsteilnehmer zu minimieren. Dass dies nicht ausreichen kann, ist allen Beteiligten klar. An der Einspurigkeit führt allerdings kein Weg vorbei – andernfalls droht die Vollsperrung der gesamten Luegbrücke. Und das wäre der Super-GAU für die Hauptverkehrsader in den Süden.



**Nur die neue Brücke kann die Einspurigkeit beenden**

**Drückt aufs Tempo**  
ASFINAG-Vorstand  
Hartwig Hufnagl

### Maßnahmenpaket für die Zeit der Einspurigkeit

- » Temporäre Zweispurigkeit an starken Reisetagen
- » Dynamische Gestaltung von Fahrspuren
- » Lkw-Fahrverbote mit frühzeitiger Ankündigung für Planungssicherheit
- » Begleitende Maßnahmen am niederrangigen Straßennetz, um Versorgungssicherheit und größtmöglichen Schutz der Anrainer zu gewährleisten
- » Europaweite Informationskampagne



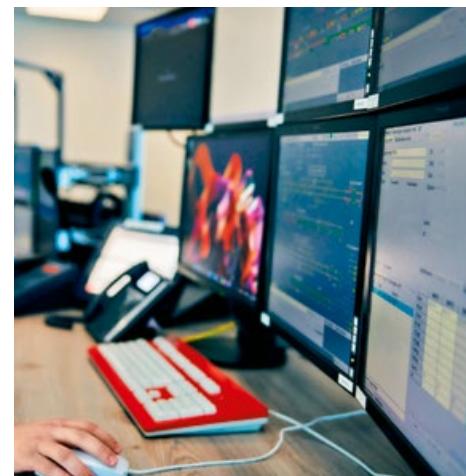
**Mehr Informationen** zum aktuellen Stand des Bauprojekts finden Sie auf unserer Homepage sowie auf der Internetseite der ASFINAG

# Projekt „Digitale Schiene“ – so läuft's in Bayern

In Bayern gibt es rund 6000 Kilometer Bahnstrecken mit über 10.000 Weichen und Kreuzungen sowie fast 600 Signalen. Das Projekt „Digitale Schiene Deutschland“ soll den Betrieb zukunftsfähig machen

Text: Simon Hiller

**Die Grundidee ist**, dass Züge zukünftig dank Digitalisierung, Automatisierung und künstlicher Intelligenz zuverlässiger und pünktlicher im Schienennetz unterwegs sind. Darauf kann die Zugkapazität gesteigert werden, ohne dass der Bau von neuen Gleisen notwendig wird. Darüber hinaus reduziert sich durch den Bau moderner, digitaler und elektronischer Stellwerke der Instandhaltungsaufwand. Möglich werden soll dies durch digitale Leit- und Sicherungstechnik. Dazu zählt die Umrüstung auf das europaweit einheitliche Zugbeeinflussungssystem ETCS (European Train Control System). Hierbei erfolgt die Steuerung der Züge digital über Funk. Das heißt, der Lokführer erhält die Signale direkt auf das Display statt über ein konventionelles Signal auf der Strecke. Gemeinsam mit der digitalen Stellwerkstechnik, einer Echtzeitortung und weiteren Innovationen kann so die Taktung der einsetzbaren Züge auf einer Strecke erhöht und an einen gemeinsamen europäischen Standard herangeführt werden. Bei digitalen Stellwerken erfolgt die Signalübertragung über Glasfaser, was mehr Zuverlässigkeit verspricht und eine leichte Anpassbarkeit an neue technologische Entwicklungen erlaubt. Denn manche der genutzten Stellwerke stammen noch aus der Kaiserzeit und sind dementsprechend störfanfällig.



Im bayerischen Donauwörth ging ein modernes Rechenzentrum an den Start

wird es also noch dauern. Damit die Züge die neue Technik zukünftig nutzen können, müssen sie zudem ebenfalls für das hoch automatisierte Fahren ausgerüstet werden. Auch dies dürfte bei der Vielzahl von Zügen noch einige Zeit in Anspruch nehmen.

sprechend störfanfällig. Die „Digitale Schiene Deutschland“ realisiert im Freistaat unter anderem die Abschnitte Nürnberg–Augsburg–München sowie München–Rosenheim–Kiefersfelden/Freilassing, die im Rahmen eines Korridors, der von Skandinavien bis zum Mittelmeer mit ETCS befahrbar sein soll, modernisiert werden. Seit Juli 2024 ist in Bayern dort erstmals ein digitales Stellwerk mit Netzwerktechnik auf einer Hochgeschwindigkeitsstrecke (bis zu 200 km/h) im Einsatz. Auf der Strecke zwischen Nürnberg und Augsburg wurden zwei alte Relaisstellwerke aus den Jahren 1958 und 1960 durch die moderne Lösung ersetzt. Ein neues Rechenzentrum für die Steuerung wurde in Donauwörth errichtet. Von Nürnberg über Passau bis zur österreichischen Grenze erfolgen zudem auf rund 220 Kilometern die Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik sowie die Ausrüstung mit ETCS bis 2030. Bis das gesamte Streckennetz entsprechend angepasst ist,

wird es also noch dauern. Damit die Züge die neue Technik zukünftig nutzen können, müssen sie zudem ebenfalls für das hoch automatisierte Fahren ausgerüstet werden. Auch dies dürfte bei der Vielzahl von Zügen noch einige Zeit in Anspruch nehmen.

Foto: Deutsche Bahn AG/Dominic Dupont

Foto: Thomas Kiewning



## Schnellere Strecken für die Bahn

Neben der Digitalisierung sind gerade weitere Großprojekte der Bahn im Gang – zum Beispiel die Neubaustrecke zwischen Ulm und Augsburg sowie die Fortsetzung des Ausbaus auf der Schnellfahrstrecke München–Berlin

Text: Simon Hiller

**Von 40 auf 26 Minuten:** Um eine knappe Viertelstunde soll dank einer Neubaustrecke zwischen Ulm und Augsburg die Reisezeit zukünftig verkürzt werden. Auf der bisherigen, 170 Jahre alten Strecke können die dafür notwendigen hohen Geschwindigkeiten nicht realisiert werden. Zudem soll die neue Trasse zukünftig auch vom Güterverkehr genutzt werden. Aus diesem Grund beträgt die Steigung der neuen Strecke dann maximal acht Promille, was acht Metern Höhenunterschied pro Kilometer entspricht. Je flacher eine Strecke ist, desto schwerer kann ein Güterzug sein, ohne dass man eine zweite Lok benötigt. So können auch lange und schwere Güterzüge die Verbindung wirtschaftlich nutzen.

Auch muss die neue Strecke umweltfachlichen Grundsätzen entsprechen. So sollte sie etwa entlang bestehender Infrastruktur führen und möglichst wenig Fläche in Anspruch nehmen. Mittlerweile gibt es nach fünfjähriger Planung eine Vorzugsvariante, die im sogenannten Raumordnungsverfahren gemeinsam im

Austausch mit den Menschen aus der Region entwickelt wurde. Im nächsten Schritt wird die bevorzugte Trasse 2025 dem Deutschen Bundestag präsentiert.

Als Teil der Schnellfahrstrecke München–Berlin ist die Strecke Nürnberg–Bamberg wiederum mittlerweile größtenteils viergleisig ausgebaut.

Dank der zusätzlichen Gleise können so schnelle von langsamen Zügen getrennt werden. Aktuell bestehen hier aber noch noch Ausbaulücken zwischen Forchheim und Bamberg. Bis Ende 2024 möchte die Deutsche Bahn dort im Zuge des Ausbaus fünf Straßen- und Eisenbahnbrücken fertigstellen, vier Brücken in Teilstücken in Betrieb nehmen, 24 Kilometer Gleis und 30 Kilometer Oberleitungen verlegen, dazu zehn Kilometer Lärmschutzwände errichten und drei S-Bahn-Haltestellen umbauen. Bis Ende 2025 soll die viergleisige Erweiterung dann komplett fertig sein. Zusätzlich ist zur Entlastung des Bahnbetriebs zwischen Fürth und Nürnberg ein 7,5 Kilometer langer Güterzugtunnel geplant.

>

# Auch Radfahrer bekommen ihre Autobahnen

Ob in der Stadt oder im Umland – damit Radfahrer sicher und komfortabel ans Ziel kommen, muss die Infrastruktur im Freistaat weiter ausgebaut werden. Dafür sorgt jetzt auch ein Konzept, das sich im Automobilverkehr bewährt hat

Text: Bastian Hambalgo / Florian Fraunholz

Um einen besseren Verkehrsfluss für Radfahrer zu garantieren, setzt der Freistaat voll auf die Autobahn. Mit dem Bau von insgesamt 15 Radschnellverbindungen, auch als Fahrradautobahnen bekannt, sollen Radler auf den drei bis vier Meter breiten Wegen schneller und sicher von A nach B kommen. Eine erste Teilstrecke wurde jüngst im Landkreis München eröffnet. Insgesamt 200 Kilometer rund um die Ballungsräume München und Nürnberg sowie Aschaffenburg, Ulm und Freilassing sind geplant. Vor allem für Pendler soll damit das Fahrrad als Alternative zum Auto gestärkt werden. In Nürnberg wurde etwa in diesem Jahr die

ursprünglich für 2023 geplante Bauphase der durchgehenden Fahrradstraße „Nordstadt“ eingeläutet. Sie ist ab sofort ein Teil der Radschnellverbindung zwischen Nürnberg und Erlangen. Voraussichtlich bis Dezember 2024 wird die Strecke fahrradfreundlich umgebaut. Der neue Abschnitt erstreckt sich auf einer Gesamtlänge von über 1,7 Kilometern und kostet rund vier Millionen Euro. Mithilfe dieser Maßnahme soll die Verbindung zwischen den nordöstlichen Stadtteilen und der Innenstadt sichergestellt werden und die an der Hauptverkehrsstraße liegenden Ziele für den Radverkehr besser erreichbar sein.



ANZEIGE

## GESUNDHEITS-REPORT | Fermentura® PROSTA

„*Ihre Prostata ist vergrößert. Da hilft nur eine OP. Es geht nicht anders*“, meinte mein Hausarzt. „Ich dachte mir zunächst nichts dabei. Schließlich scheint das in meinem Alter „normal“ zu sein. Trotzdem blieb ein ungutes Gefühl, also informierte ich mich in Fachzeitschriften und wurde bestätigt: Die meisten Prostata-OPs können ernsthafte Folgen haben. 85 % der Männer sind danach **impotent und inkontinent!** Zum Glück lenkte mich meine Recherche auf etwas, das meine Prostata auf ganz natürliche Weise wieder auf Normalgröße brachte.“

„Fermentura PROSTA hat mein Leben verändert!“  
Erhard Müller\*



„Seitdem mein Mann Fermentura PROSTA nimmt, muss er nachts nicht mehr zur Toilette gehen. Dem Himmel sei Dank! So kann auch ich die Nächte endlich wieder durchschlafen und auch er ist wieder ausgelaugt!“  
Annelise Müller\*, Greifswald

„Mein Vater litt unter einer vergrößerten Prostata. Ich will dieses Risiko größtmöglich umgehen, deshalb nehme ich Fermentura PROSTA bereits seit zwei Jahren zur Vorbeugung. Bisher sehen meine Prostatawerte super aus und ich bin schon 72. Ich kann es nur empfehlen!“  
Klaus Löffler\*, Hattersheim

„Durch meine Prostatavergrößerung hatte ich zunehmend Probleme beim Wasserlassen. Leider traten dazu auch immer häufiger Blasenentzündungen auf. Ich teste Fermentura PROSTA nun seit knapp 12 Wochen und ich merke erste Verbesserungen. Eine Blasenentzündung hatte ich seitdem nicht mehr. Ich bin bisher sehr zufrieden.“  
Rolf Kessler\*, Berlin



## „So habe ich meine Prostataprobleme ganz natürlich und ohne riskante OP beseitigt.“

„Es fing an, dass ich nachts öfter zur Toilette musste. Anfangs musste ich nur einmal raus, später schon 2-3 Mal. Und es wurde immer schlimmer! Schließlich musste ich nachts alle zwei Stunden aufstehen. Das nervte zunehmend auch meine Frau, denn auch ihr fehlte der Schlaf. Tagsüber begleiteten mich zusätzlich permanenter Harndrang, Brennen beim Wasserlassen und das unangenehme Gefühl einer unvollständig entleerten Blase. Doch eine OP wollte ich nicht. Glücklicherweise machte ich eine lebensverändernde Entdeckung ... Ich las einen interessanten Artikel über die positiven Auswirkungen von Phytosterolen auf die Prostata. Ich bat einen Urologen um seine Meinung

### Gesundheitsexperte Rüdiger Kling\* informiert:

„Wenn Männer in ein gewisses Alter kommen, vergrößert sich bei den meisten die Prostata. Das ist normal. Die Ursachen für das Wachstum sind meist Veränderungen im Testosteronhaushalt. Kritisch wird es, wenn es zu den typischen Symptomen kommt. Dagegen kann jedoch jeder Mann selbst etwas tun. Mit der Kraft der Natur können Betroffene sehr viel erreichen. So liefern die wertvollen Inhaltsstoffe in Fermentura® PROSTA nicht nur die Beschwerden, sie helfen auch bereits vorbeugend. Ein echter Meilenstein in der Prostata gesundheitsforschung.“

\*Namen aus Datenschutzgründen geändert; Beispielfoto

dazu. Dieser bestätigte die Aussagen des Artikels und empfahl mir noch ein paar Naturheilstoffe dazu. Ich fragte mich allerdings, wie ich die alle täglich einnehmen sollte. Eine Anzeige in einer Apothekenzeitschrift brachte mir die Lösung Ich war erstaunt – es gibt tatsächlich ein Prostata-Gesundheitsmittel, das alle empfohlenen Heilstoffe in einer einzigen Kapsel enthält. Das war perfekt für mich. Schon nach drei Monaten spürte ich deutliche Verbesserungen. Das klingt unglaublich, ich weiß, aber es stimmt. Nach weiteren drei Monaten waren die Symptome fast weg. Seit fünf Jahren nehme ich es nun regelmäßig. Und meiner Prostata und mir geht es bestens!“

### Inhaltsstoffe Fermentura® PROSTA

- Kürbiskern-Extrakt
- Tomaten-Extrakt
- Fermentiertes Weizengras-Pulver
- Selen
- Zink
- L-Histidin
- Fermentierter Granatapfel-Extrakt
- Phytosterol-Komplex

## Fermentura® PROSTA kann Ihr Leben für immer verändern!

JETZT BESTELLEN

**0800 / 90 70 50 44**

(KOSTENLOS aus dem deutschen Festnetz)



NEU

100% DISKRET VERSAND

Nahrungsergänzungsmittel  
30 Kapseln – Monatsversorgung,  
Art.-Nr. 179-037-5 · 23,2 g (859,91 €/kg)  
Kennenlern-Preis! Nur 19,95 €  
UVP: 79,95 €

WICHTIG:  
Vorteils-Nr.: 62C.01!

Sie erhalten Fermentura® PROSTA mit 60-tägigem Rückgaberecht. Ihre 100%ige Zufriedenheit ist unser höchstes Ziel. Alle AuraNatura®-Produkte erfüllen die höchsten Qualitäts-Anforderungen. Deshalb geben wir Ihnen bei AuraNatura® auf alle bezahlten Produkte eine 365-Tage-Geld-zurück-Garantie! Sollten Sie mit einem unserer Produkte nicht zufrieden sein, erhalten Sie bei Retoure von diesem den hierfür entrichteten Kaufpreis zurück. Das ist Kaufen ohne Risiko.

JA, ich möchte mich selbst überzeugen.  
Ich erhalte Fermentura® PROSTA  
PORTOFREI!

Außerdem erhalte ich kostenlos  
eine edle Armbanduhr!!

Es gelten unsere Datenschutzerklärung und AGB unter [www.auranatura.de](http://www.auranatura.de).  
Schriftliche Anforderung möglich. Ihr Vertragspartner: AN Schweiz AG, Leuenstrasse 6,  
CH-8280 Kreuzlingen. Druckfehler/Intrum vorbehalten. Die Lieferung erfolgt aus Deutschland.

Wir sind an sechs Tagen in der Woche persönlich für Sie da.  
Montag bis Freitag 8 - 20 Uhr · Samstag 8 - 16 Uhr und an Feiertagen!

Verlangen Sie in Ihrer Apotheke  
ausdrücklich nach dem Original  
Fermentura® PROSTA von AuraNatura®!  
Erhältlich in Ihrer Apotheke: 30 Kapseln  
(PZN: 19078803)

FRAGEN? [www.auranatura.de](http://www.auranatura.de)  
oder rufen Sie an: Tel.: 0800 / 90 70 50 44



Aura Natura®  
Einfach glücklich leben



# „Die Verkehrsrealität ist der beste Treibstoff für Satire“



*Kabarettist Thilo Seibel fährt am liebsten Bahn. Nur wenn es mit der abendlichen Rückreise zu schwierig wird, nutzt er das Auto. Mit dem Mitglied des Stuttgarter Renitenz-Ensembles haben wir ganz ernsthaft über die jetzige Verkehrsrealität und sein Bild von der Zukunft der Mobilität gesprochen*

## INTERVIEW

### Warum eignet sich das Thema Mobilität für ein kabarettistisches Programm?

Die Realität bietet viele Vorlagen, die sich satirisch nicht toppen lassen. Nehmen Sie als Beispiel den jüngsten FDP-Vorschlag, als Lösung für innerstädtische Verkehrsprobleme die Parkgebühren auf null zu setzen und mehr Autos in die Städte zu schleusen. Oder die Tatsache, dass man über Jahrzehnte hinweg die Infrastruktur der Bahn kaputtgespart hat, um jetzt plötzlich völlig überrascht festzustellen, dass sie nicht mehr funktioniert.

### Wo sehen Sie aktuell den dringendsten Handlungsbedarf: bei der Bahn, dem ÖPNV, dem Ausbau von Autobahnen oder der Radwegsicherheit?

Das Dringendste ist ein Gesamtkonzept. Man hat in den letzten Jahren gesehen, dass es keinen Sinn mehr macht, immer weiter Geld in die automobile Infrastruktur zu stecken, die noch mehr Verkehr produziert. Alternative Konzepte müssen her! Wie ist eine pragmatische Vernetzung zwischen Bahn und ÖPNV möglich? Welche Rolle kann das Rad übernehmen? Solche absurdnen Ideen wie Flugtaxis ins Gespräch zu bringen, die irrsinnig viel Geld kosten, sind bestenfalls unterhaltsam. Neben Expertenrunden sollte man sich mit den Bürgern austauschen. Was ist sinnvoll? Was würde im urbanen Raum helfen, was im ländlichen Bereich, in dem das Auto bis heute ein Muss ist, um mobil zu sein?

### Was halten Sie vom autonomen Fahren?

Die Vorteile wie eine größere Sicherheit rechtfertigen nicht den unfassbaren Aufwand, der betrieben werden muss. Man müsste den Verkehr komplett anders gestalten. Zudem erfordern autonome Systeme eine große Überwachbarkeit des öffentlichen Raums. Das finde ich problematisch. Mehr Sicherheit gäbe es auch billiger: langsamer fahren!

### Ist das E-Auto die Lösung aller Probleme?

Nein, die Einführung ist vielmehr ein weiteres Beispiel für Realsatire. Das E-Auto wird bisher noch gar nicht richtig angenommen. Vielmehr diskutieren wir, ob vielleicht doch die Brennstoffzelle, Autogas oder E-Fuels die beste Alternative für die Mobilität der Zukunft darstellen. Dieser Dilettantismus der Politik verunsichert die Leute.

### Seit Juli gibt es für Neuwagen EU-weit ein neues Warnsystem bei zu schnellem Fahren.

#### Was halten Sie davon?

Noch mehr Satirepotenzial: Anstatt Geschwindigkeitsbegrenzungen mit deutlich höheren Bußgeldern durchzusetzen – wie in Dänemark oder der Schweiz –, werden noch zusätzliche Warnsysteme eingeführt. Dabei ist empirisch bewiesen, dass ein langsamerer Verkehrsfluss zu weniger Unfällen führt und sich die Leute an Regeln halten, wenn scharf gehandelt wird.

“

### Das E-Auto wird bisher noch gar nicht richtig angenommen

“

### Wie stellen Sie sich die Mobilität im Jahr 2050 vor?

Da unterscheide ich zwischen Wunsch und Realität. Meine Wunschvorstellung wäre, dass

unsere Innenstädte wieder attraktiver werden, weil sie ohne lärmenden Autoverkehr auskommen und eine gelungene Kombination aus gut vernetztem ÖPNV, Radverkehr und Fußgängermöglichkeiten anbieten, die sich nahtlos an funktionierende Fernverkehrssysteme anschließt. Wahrscheinlich wird es aber so sein, dass das jetzige Durcheinander von Baustellen auf überfüllten Straßen mit großen Autos sowie nicht funktionalem Nah- und Fernverkehr weiter Bestand hat. Und dazwischen finden sich einzelne Leuchttürme wie unser Bundesverkehrsminister Volker Wissing, der alleine mit einem Flugtaxi durch die Gegend fliegt und nicht merkt, dass das eigentlich nicht wirklich die Lösung ist.

› Weitere Infos und Termine auf [thiloseibel.de](http://thiloseibel.de)



# Zwischen Bildschirm und Benzingeruch

Der ADAC Nordbayern e. V. erreicht mit der Eröffnung des SimRacing-Centers in Weiden einen Meilenstein in der Förderung des virtuellen Motorsports

Text: Florian Fraunholz

**Auf der legendären Nordschleife** durch das „Karussell“ rasen oder am Norisring vor Tausenden von Menschen auf die Grundig-Kehre zusteuern – für viele Motorsportfans ist das höchstens im Videospiel möglich. So begann auch die Reise von Moritz Löhner, doch sie endete nicht beim virtuellen Motorsport in den eigenen vier Wänden. Der 26-Jährige ist seit vielen Jahren nicht nur als SimRacer aktiv, sondern hat auch den Schritt in den realen Motorsport geschafft. Das ist kein Zufall, denn Ehrgeiz ist im Sport ein stetiger und treuer Begleiter: „Von meinen Zielen habe ich bislang einige erreichen können, beispielsweise bei den größten eSports-Teams unter Vertrag zu stehen oder Renn- und Meisterschaftssiege zu holen. Auch der Schritt in den realen Motorsport ist mir gelungen. Dennoch gibt es immer neue Zielsetzungen.“

Trainieren kann die deutsche Nachwuchshoffnung jetzt nicht mehr nur zu Hause, son-

dern auch unter professionellen Bedingungen im ADAC SimRacing-Center in Weiden. Für Moritz Löhner ein wichtiger Schritt – aus persönlichen und beruflichen Gründen: „Für mich ist die Eröffnung des SimRacing-Centers eine großartige Sache. SimRacing ist mein Hobby, meine Passion und mein Beruf, da freut es mich selbstverständlich, wenn dieser Sport mehr ins Rampenlicht rückt.“

Über zwei Jahre wurde auf der Fläche des früheren Standorts der Geschäftsstelle in der Bürgermeister-Prechtl-Straße gebaut, jetzt kann endlich virtuell Gas gegeben werden. Das neue SimRacing-Center mit sechs Simulatoren nebst Gastronomie lädt zukünftig alle Rennsportbegeisterten zu einem virtuellen Kräftemessen ein. Auch für Petra Brunner, Leiterin des Fachbereichs „Sport und Ortsclubs“, ist dieses neue Angebot ein Meilenstein: „Jetzt hat der digitale Motorsport auch in Nordbayern bzw. in Bayern eine feste Adresse. Mit dem

Fotos: ADAC Nordbayern e. V.

SimRacing-Center in Weiden fördern wir nicht nur digitalen Motorsport, sondern stellen uns auch für die Zukunft neu auf.“ Auch ADAC Vorstandsmitglied Michael Bayer war im Rahmen des Pre-Openings in Weiden begeistert: „Es gibt virtuelle Motorsportler, die in den realen Motorsport wechseln, und es gibt natürlich auch Fahrerinnen und Fahrer aus dem realen Motorsport, die das virtuelle Angebot nutzen, um zu trainieren. So schließt sich der Kreis. Wenn wir das hier in Weiden im High-End-Bereich anbieten können, sind wir sehr stolz drauf.“

Für alle zukünftigen Hobby- und Profirennfahrerinnen und -rennfahrer hat Moritz Löh-



SimRacer Moritz Löhner hat den Spagat zwischen virtuellem und realem Motorsport geschafft

ner noch einen entscheidenden Tipp parat: „Viele schnelle Fahrer anschauen und auf die Details achten, denn die sind sehr wichtig. Auch wenn es nur ein paar Zentimeter Unterschied auf der Rennstrecke sind, kann das ein paar wichtige Sekunden ausmachen.“ Im ADAC SimRacing-Center in Weiden wird seine Suche nach Perfektion weitergehen, um auch alle zukünftigen Ziele im Motorsport erreichen zu können – egal ob im realen oder im virtuellen Motorsport.

› Alle Infos zum SimRacing-Center und den dortigen Angeboten finden Sie unter [adac-simracing-center.de](http://adac-simracing-center.de)

## ADAC Mitgliederreisen



## China – Faszinierendes Reich der Mitte



## 14-tägige Erlebnisreise mit exklusiver Flusskreuzfahrt

**Inklusivleistungen:** Flüge von Frankfurt nach Peking und zurück ab Shanghai, Zugfahrten in der 2. Klasse, Hotelübernachtungen, Yangzi-Kreuzfahrt, Fahrt mit dem Transrapidzug, durchgehende, deutschsprechende Reiseleitung

### ADAC Mitgliedervorteile:

- Hutong-Tour in Peking mit Besuch einer Familie
- Traditionelles Peking-Ente-Abendessen
- Spektakuläre Aussichtsplattform des Jin-Mao Towers in Shanghai
- Hafenrundfahrt vor beleuchteter Skyline in Shanghai

ab 2.895 € p. P. im Doppelzimmer  
Reisetermine: März 2025 - Mai 2025

### Beratung und Buchung:

170 ADAC Reisebüros

[adacreisen.de/mgr-china](http://adacreisen.de/mgr-china)

0800 331 00 44 37

\* Reisebürofinder: [adacreisen.de/adac-reisebüros](http://adacreisen.de/adac-reisebüros)  
\* Täglich: 9.00-18.00 Uhr und Sa.: 9.00-13.00 Uhr.  
Veranstalter: DERTOUR Deutschland GmbH, 51149 Köln  
Druckfehler, Änderungen und Zwischenverkauf vorbehalten.

ADAC  
Reisevertrieb GmbH

ADAC

# Termine des mobilen Prüfdienstes

## NORDBAYERN

- » Sulzbach-Rosenberg
- 4. - 5.11.
- » Amberg
- 6. - 8.11.
- » Mitterteich
- 11.11.
- » Wiesau
- 12.11.
- » Auerbach i. d. Opf.
- 13. - 14.11.
- » Eschenbach i. d. Opf.
- 15.11.
- » Marktredwitz
- 18. - 19.11.
- » Bayreuth
- 20. - 22.11.
- » Naila
- 25. - 27.11.
- » Münchberg
- 28. - 29.11.

## SÜDBAYERN

- NOVEMBER
- » Waldkraiburg
- 4. - 5.11.
- » Grafing bei München
- 6. - 7.11.
- » Senden
- 11. - 12.11.
- » Donauwörth
- 13. - 14.11.
- » Memmingen
- 18. - 19.11.
- » Mindelheim
- 20. - 21.11.
- » Illertissen
- 25. - 26.11.
- » Krumbach
- 27. - 28.11.

Ab Dezember 2024 gehen die Prüftrucks in die Winterpause



Bitte erkundigen Sie sich bei Ihrem zuständigen Regionalclub, ob der Termin wie geplant stattfindet.

- » ADAC Nordbayern
- T 0911 95 95 395
- » ADAC Südbayern
- T 089 519 51 88



## IM PRESSUM

**Herausgeber**  
Präsidium des ADAC e. V.,  
Hansastraße 19,  
80686 München,  
T 089 767 60,  
E-Mail adac@adac.de

**Redaktionsleitung**  
Bettina Engel (V. i. S. d. P.), ADAC  
Nordbayern, Äußere Sulzbacher  
Straße 98, 90491 Nürnberg; Mi-  
riam Melanie Köhler, ADAC Süd-  
bayern, Ritterstraße 35, 80339  
München

**Redaktion**  
Dr. Simon Hiller (Gesamtkoordination  
dieser Ausgabe), Florian Fraunholz,  
Yvonne Halfar, Bastian Hambalgo

**Produktion**  
Storyboard GmbH,  
Wiltrudenstraße 5, 80805 München

**Verlag**  
BCN Brand Community  
Network GmbH,  
Arabellastraße 23, 81925 München,  
T 089 925 00,  
E-Mail anfrage@burda.com

**Anzeigen**  
BCN Brand Community Network GmbH,  
Arabellastraße 23, 81925 München.  
Es gilt die aktuelle Preisliste, siehe  
[brand-community-network.de](http://brand-community-network.de)

**Head of Publisher Management:**  
Meike Nevermann

**Verantwortlich für den**  
Anzeigenteil: Katja Lickhardt

**Druck**  
Burda Druck GmbH, Hauptstraße 130,  
77652 Offenburg, T 0781 84 01,  
E-Mail info@burda-druck.de

**Veröffentlichung gem. Art. 8 Abs. 3**  
**des Bayerischen Pressegesetzes** Ver-  
lag: BCN Brand Community Network  
GmbH, Alleinige Gesellschafterin:  
BurdaVerlag GmbH. Deren  
alleinige Gesellschafterin: Burda  
Gesellschaft mit beschränkter  
Haftung. Deren alleinige Gesellschaf-  
terin: Hubert Burda Media Holding  
Kommanditgesellschaft. Deren per-  
sonlich haftende Gesellschafter sind Prof.  
Dr. Hubert Burda, Verleger, Offenburg,  
und die Hubert Burda Media Holding  
Geschäftsführung SE.

Foto: Steffen Oliver Riese



# Sind Sie noch auf der Suche nach dem perfekten Weihnachtsgeschenk?

Mit einem **ADAC Fahrsicherheitstraining** schenken Sie Ihren Liebsten nicht nur Sicherheit, sondern auch jede Menge Spaß und Action. **Jetzt als Gutschein bestellen!**



» **Mehr Infos unter**  
**fahrsicherheitstraining-bayern.de**

ADAC Fahrsicherheitszentren in Bayern

**ADAC**

## FAHRSICHERHEIT

# Motivation für ein ADAC Fahrsicherheitstraining

*Bundesweite Marktforschung abgeschlossen*

Text: Florian Fraunholz

**Um auf Situationen, wie z.B. schwierige**  
**Fahrbahnbedingungen** besser reagieren zu  
können, bieten die ADAC-Fahrsicherheitszen-  
tren in Bayern seit vielen Jahren erfolgreich  
Fahrsicherheitstrainings für Pkw, Motorrad  
und Camper an.

In einer vom ADAC in Auftrag  
gegebenen Marktforschung  
wurden Teilnehmende und  
Nicht-Teilnehmende nach ihrer  
Motivation für ein Fahrsicher-  
heitstraining gefragt. An erster  
Stelle steht sowohl bei den Teil-

nehmenden als auch bei den Noch-nicht-Teil-  
nehmenden das Erlangen von mehr Sicherheit  
beim Fahren. Bewussteinsschaffung und das  
Kennenlernen der eigenen Grenzen folgen dann  
direkt auf den Plätzen zwei und drei. Natürlich  
spielen aber auch Spaß- und  
Erlebnisfaktoren eine gewich-  
tige Rolle.

Hier setzen die ADAC Fahrsi-  
cherheitstrainings in Bayern an.  
Übrigens: Ein ADAC Fahrsicher-  
heitstraining kann auch als Gut-  
schein verschenkt werden.



