



Die
50.
ADFC-Sternfahrt



Fotos: linke Seite: Daniel Pepper; rechte Seite: Dirk Deckert

Feiere mit uns am 7. Juni 2026 - Die Sternfahrt wird 50 Jahre!

Editorial

Schlechte Noten für den Berliner Senat – haben die Befragten des aktuellen ADFC-Fahrradklima-Test vergeben. In dieser Ausgabe schauen wir uns die Ergebnisse genauer an. Wir nehmen Neukölln unter die Lupe und berichten von 50 Jahren Sternfahrt – 50 Jahren zivilgesellschaftlichem Protest für ein lebenswertes Berlin. Du hast Erinnerungen, Anekdoten oder sogar historische Fotos zur ADFC-Sternfahrt, die du mit uns teilen möchtest? Sehr gerne! Schreibe uns an demo@adfc-berlin.de. Wir freuen uns über deine Nachricht!

In dieser radzeit verraten wir außerdem, was der ADFC-Winterdienst-Check ist, stellen den Forderungskatalog des ADFC Brandenburg vor und nehmen dich mit auf eine Fahrradtour nach Leipzig.

Viel Freude beim Lesen,
wünscht

Lisa Feitsch
Pressesprecherin, Chefredaktion radzeit

Die Sternfahrt: 50 Jahre Protestgeschichte

Zehntausende Menschen protestieren bei der ADFC-Sternfahrt jedes Jahr für eine lebenswerte Stadt. Die Fahrradsternfahrt zeigt: Die Berliner:innen wollen die Verkehrswende! Am 7. Juni 2026 ruft der ADFC Berlin zur 50. Sternfahrt auf. Der Protest ist so aktuell wie vor 50 Jahren – ein Blick zurück und nach vorne.

Von Marlene Alber

“Stop dem Autobahnbau - Sternfahrt zum Tiergarten mit Fahrrädern!“ – aktueller könnte der Aufruf zur ersten Sternfahrt heute kaum klingen. Im Juni 1977 rief die Bürgerinitiative Westtangente gegen den Bau einer Autobahn durch Westberlin zu einer Fahrraddemo auf. Von Schöneberg bis Wedding sollte eine Autobahn auf Kosten der Lebensqualität durch Westberlin gebaut werden. Mit elf Routen markierte die erste Fahrradsternfahrt den Beginn von 50 Jahren Protestgeschichte für die lebenswerte Stadt und umwelt- und menschenzentrierte Verkehrspolitik.

Es waren die Siebziger in Westberlin: Der revolutionäre Geist der 68er atmete nach, langhaarige Kriegsdienstverweigerer radelten durch Westberlin

auf Fahrrädern, die heute als kultige Retro-Räder verkauft werden. Die Umweltbewegung entstand und mit ihr wichtige Akteure der Nachhaltigkeit, darunter 1979 der ADFC als Stimme für den Radverkehr und für nachhaltige Mobilität und Stadtentwicklung. Seit 1993 organisiert der Berliner ADFC die Fahrradsternfahrt, bei der die Berliner:innen neben kollektivem Widerstand auch genüssliches Radfahren mit genügend Platz erleben.

So viele Menschen auf dem Fahrrad: Wir sind der Verkehr!

Die Sternfahrt verwandelt Berlin jährlich in das ersehnte Fahrradnetz. Von überall in der Stadt sind vielspurige



Die Sternfahrt verwandelt Berlin in das ersehnte Radnetz

Straßen frei von Autos, offen für das Fahrrad. Besonders symbolisch ist die jährliche Fahrt auf der Autobahn. Wo sonst mit 100 km/h gerast wird und ein Fahrrad zum Polizeigroßeinsatz führen würde, entsteht einmal im Jahr ein Radweg für Zehntausende.

Bei der Sternfahrt verbindet sich Protest mit dem Gefühl von Freiheit und Gemeinschaft. SuSanne Grittner, Vorständin des ADFC, erzählt von einer Begenung: „Eine Dame, weit über 80 Jahre alt, sprach mich an. Sie sei unsicher gewesen, ob sie genug Kraft für ihre erste Fahrradsternfahrt hätte. Daher sei sie bei der Kinderroute mitgefahren. Es hat ihr so gut gefallen, dass sie im kommenden Jahr auf jeden Fall wieder dabei sein wollte – dann auf der Autobahn!“

Zum ersten Mal hört SuSanne Grittner von der Fahrradsternfahrt aus Berichten in der Abendschau. Nach dem Mauerfall fährt sie zum ersten Mal selbst mit und ist ab 1998 eine der Personen, die die Sternfahrt ermöglichen. Hunderte engagierte Menschen helfen jedes Jahr als Ordner:innen, damit die Tausenden Menschen reibungslos durch die Stadt radeln können. Viel Arbeit, aber das ist es wert: „Die Fahrradsternfahrt in Berlin und Brandenburg ist die tollste Fahrraddemonstration, die ich kenne. Dass ich sie mitorganisieren darf, macht mich stolz. Die freudestrahlenden Gesichter sind der höchste Lohn für die viele Arbeit,“ sagt Grittner.

Wir sind nicht (nur) zum Spaß hier.

Der Rückblick auf 50 Jahre Sternfahrt macht auch nachdenklich: Nach 50 Jahren müssen die Berliner:innen immer noch gegen den Bau einer Autobahn kämpfen, deren Schneise die Stadt

zerschneiden und Menschen und Natur verdrängen wird. Die fahrradbegeisterten Vorreiter:innen von 1977 hofften vermutlich auf schnellere Entwicklung zu nachhaltiger Verkehrspolitik und Stadtentwicklung.

„Die Fahrradsternfahrt bündelt Forderungen der Bürger:innen für eine menschengerechte Stadtentwicklung und bringt ihren Protest auf die Straßen, seit dem Mauerfall nicht nur in Berlin, sondern auch in Brandenburg“ sagt SuSanne Grittner. Es gab Jahre, in denen gefeiert wurde: 2016 wurden alleine auf der Sternfahrt 15.000 Unterschriften für den Berliner Radentscheid gesammelt. Mit dem Mobilitätsgesetz schien ab 2018 Vieles für den Radverkehr erreicht.

Doch der Abwehrkampf der autozentrierten Gesellschaft ist erbittert. Weiterhin muss jede Verbesserung für den Radverkehr hart erstritten werden. Die Bundesregierung hält weiter an einem Bundesverkehrswegeplan fest, der neue Autobahnen für Berlin vorsieht, und die Berliner Verkehrssenatorin macht mit dem Rückbau von Radwegen Schlagzeilen.

Die Zukunft der ADFC-Sternfahrt

Wie wird die Sternfahrt in 10, 20 und 50 Jahren aussehen? Die Hälfte der Berliner:innen fährt regelmäßig Fahrrad auf immer längeren Strecken, daneben bleibt Berlin eine Stadt des Gehens und des öffentlichen Verkehrs. Die Verkehrswissenschaft ist sich einig: mehr Autoverkehr in Berlin hilft am wenig-

Bei der Sternfahrt radeln Jung und Alt gemeinsam für ein lebenswertes Berlin



Aufruf zur ersten Fahrradsternfahrt 1977: „Stop dem Autobahnbau“

sten den Autofahrenden selbst. Sicherer Radverkehr entlastet alle und gerade diejenigen, die wirklich aufs Auto angewiesen sind.

Die Verkehrswende setzt sich trotz konservativer Gegenkräfte international durch. Mit der rückwärtsgewandten Verkehrspolitik steht Berlin alleine zwischen europäischen Metropolen, die konsequente Maßnahmen für Klimaschutz, Klimaanpassung und Verkehrssicherheit umsetzen.

Vielleicht wird die Sternfahrt in 50 Jahren eine historische Spaß- und Gedenkfahrt durch ein begrüntes, sicheres und menschenfreundliches Berlin sein, in dem das Mobilitätsgesetz seit Jahrzehnten weiterentwickelter Standard ist. Die Sternfahrt könnte ein Anlass werden, bei dem Kinder aus Erzählungen hören, dass Städte als historischer Irrweg einst für Autos statt für Menschen geplant wurden. Sie könnten sich gruseln bei der Vorstellung, dass Menschen im düsteren Früher vereinzelt in übergrößen Blechmaschinen durch die Gegend fuhren, statt auf dem Fahrrad im Fahrtwind zu plaudern.

Doch so weit sind wir noch nicht. Die nächste ADFC-Sternfahrt steht in den Startlöchern.

**MIT DER 50. STERNFAHRT
AM
SONNTAG, 7. JUNI 2026
SETZEN WIR EIN ZEICHEN
AUF DEM FAHRRAD**

SEI DABEI!

Herzlichen Dank

Wir danken der BBBank (ehem. PSD Bank Berlin-Brandenburg) sehr herzlich für ihre erneute großzügige Unterstützung in Höhe von 10.000 Euro für die Arbeit des ADFC Berlin. Als Partner der jährlichen PSD Herzfahrt freuen wir uns besonders über das beeindruckende Engagement der rund 2.500 Teilnehmenden, die Mitte Juli in die Pedale traten. Gemeinsam wurden dabei 55.000 Euro für herzkranke Kinder gesammelt, die um 10.000 Euro von der BBBank Stiftung aufgestockt wurden.



Foto: ADFC Berlin

Sascha Hechler, Geschäftsführer des ADFC Berlin, sagt Danke

Bring dich ein: Mitgliederversammlung des ADFC Berlin am 25. April 2026

Am Samstag, den 25. April 2026 lädt der ADFC Berlin alle Mitglieder herzlich zur Mitgliederversammlung ein. Sie findet von 13 bis 18 Uhr im Tempodrom, Möckernstraße 10, 10963 Berlin-Kreuzberg, statt. Auf der Tagesordnung werden die Vorstellung der Jahresbilanz, die Beratung und Abstimmung über Anträge sowie ein Blick auf die geplanten Schwerpunkte des kommenden Jahres stehen. Alle Mitglieder erhalten eine persönliche Einladung. Wir freuen uns auf dein Erscheinen und engagierte Diskussionen!



Foto: Karin Grünberg, ADFC Berlin

Abstimmung auf der ADFC-Mitgliederversammlung

HowTo: Tempo 30

Mach deine Straße sicherer – mit unserer Schritt für Schritt-Anleitung zum Tempo 30-Antrag

Du lebst an einer Hauptverkehrsstraße? Deine Kinder müssen auf dem Weg zur Schule oder zur Kita über eine Straße, auf der Autos und Lkw mit Tempo 50 durchbrettern? Du wünschst dir mehr Sicherheit auf deinen alltäglichen Wegen, weniger Lärm und bessere Luft? Dann setz dich mit uns für Tempo 30 ein! Auf unserer Website erklären wir dir, was du Schritt für Schritt zum Tempo 30-Antrag tun kannst.



Anzeigen

Cornelia Hain
Rechtsanwältin

Yorckstraße 26
10965 Berlin
(030) 34 76 15 12
hain@c-hain.de



Familienrecht/Erbrecht/Verkehrsrecht:
u.a. Regulierung von Fahrradunfällen mit
schweren Verletzungen

Fahrrad.Frank

Fahrräder, Anhänger, Zubehör...
Beratung, Verkauf, Vermietung, Service

Torstr. 220
(Höhe Novalisstr.)
10115 Berlin-Mitte

285 99 750
285 99 751
fahrrad.frank@vsf-mail.de



Öffnungszeiten:
Mo-Fr 10-19⁰⁰
Sa 10-17⁰⁰



WAS BEDEUTET DIR
DIE STERNFAHRT?

Hast du besondere Erinnerungen,
Fotos, bewegende Momente?
Schick uns gerne deine Gedanken,
Anekdoten und Fotos zur
ADFC-Sternfahrt an
demo@adfc-berlin.de



Foto: Marlene Alber, ADFC Berlin

Wo ein Wille ist, ist auch ein Radweg – leider nicht in Berlin, zeigt der ADFC-Fahrradklima-Test 2024

Das Miteinander fehlt – Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Test 2024

„Berlin fällt durch“ – so lautet das Ergebnis des jüngsten ADFC-Fahrradklima-Test. Die ADFC-Umfrage bescheinigt Berlins Verkehrspolitik schlechte Noten. Ein Stimmungsbild vor dem Wahljahr. Von Lisa Feitsch.

Ein Nachmittag im Juni. Die Kameras laufen, der Bundesverkehrsminister tritt auf die Bühne, der ADFC veröffentlicht die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Test 2024 – und: Berlin hat wenig zu lachen. Denn die Hauptstadt hat sich deutlich verschlechtert, das zeigen die Ergebnisse der ADFC-Umfrage am 17. Juni 2024 im Bundesverkehrsministerium. Ganze drei Plätze ist Berlin abgerutscht – auf Platz 12 von 15 deutschen Großstädten. Die Gesamtbewertung für die Hauptstadt: Schulnote 4,3 – durchgefallen. Das haben Berlins Radfahrende im ADFC-Fahrradklima-Test 2024 bewertet. Rund 7.500 Menschen in der Hauptstadt haben zwischen 1. September und 30. November 2024 an der ADFC-Umfrage teilgenommen.

Diese Noten sind eine eindeutige Botschaft an die Verkehrssenatorin: Berlins Radfahrende sind unzufrieden. Ganze 88 Prozent der Befragten fühlen sich als Radfahrende auf Berliner Straßen nicht sicher (2022: 83 Prozent).

Für 69 Prozent bedeutet Radfahren in Berlin Stress (2022: 65 Prozent). 71 Prozent der Menschen beschreiben eine negative Entwicklung bei der Fahrradförderung. Die Bewertung in

diesem Bereich ist um eine ganze Notenstufe auf 4,5 abgesunken. So schlecht stand Berlin in diesem Bereich zuletzt 2016, seitdem hatte sich die Bewertung der Fahrradförderung deutlich verbessert bis auf 3,5 in 2022.

„Die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Test sind ein Armutszeugnis für Berlins Verkehrspolitik“, sagt Eberhard Brodhage, Landesvorsitzender des ADFC Berlin. „Mit seinem fortschrittlichen Mobilitätsgesetz galt Berlin vor einigen Jahren noch als Musterschüler. Heute steht die Hauptstadt als Klassen-Schlusslicht da – ohne Willen, ohne Plan.“

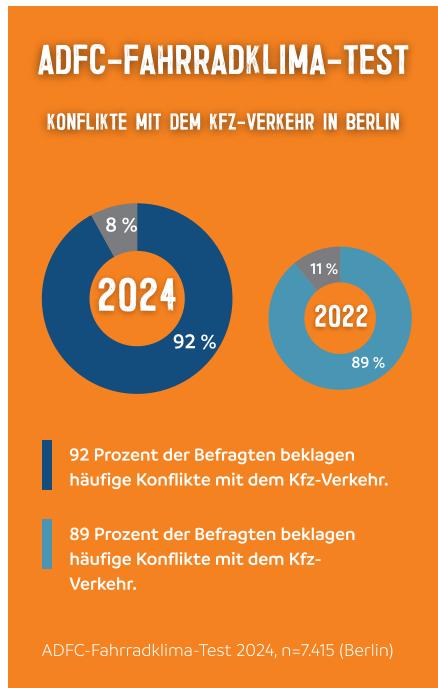
Die Unzufriedenheit ist hoch

„Die Menschen in der Hauptstadt sind mit der Verkehrspolitik unzufrieden wie nie“, erklärt Marlene Alber, Politische Referentin des ADFC Berlin, die Ergebnisse. Von einem „Miteinander“ im Straßenverkehr, wie es 2023



politisch angekündigt wurde, ist nichts zu sehen: 72 Prozent der Berliner Radfahrenden fühlen sich nicht als Verkehrsteilnehmende akzeptiert (2022: 66 Prozent). Die Gesamtbewertung ist von 4,1 in 2022 auf 4,3 in 2024 abgerutscht.

Ganze 92 Prozent der Befragten beklagen häufige Konflikte mit dem Kfz-Verkehr (2022: 89 Prozent). 90 Prozent wünschen sich, dass Falschparker auf Radwegen stärker kontrolliert werden (2022: 87 Prozent).



Zusatzbefragung "Miteinander im Verkehr"

Auch die aktuelle Zusatzbefragung zum Thema „Miteinander im Verkehr“ zeigt die Unzufriedenheit der Berliner:innen mit der Verkehrspolitik. 92 Prozent der Menschen erleben ein aggressives Verkehrsklima. 90 Prozent erleben zu enges Überholt-Werden. Nur 11 Prozent erleben, dass sich die Politik genug für Verkehrssicherheit, insbesondere von Radfahrenden und Zu-Fuß-Gehenden, einsetzt. Lediglich 17 Prozent finden, dass ausreichend für ein rücksichtsvolles Miteinander im Verkehr geworben wird.

Die ADFC-Umfrage zeigt: Einschritte bei der Radverkehrsförderung wirken sich sofort negativ auf die Zufriedenheit der Bevölkerung beim Radfah-

ren aus. Das vielbeschworene Miteinander im Verkehr ist ausgeblieben. „Kommt es zu keinem Kurswechsel, wird der Negativ-Trend weiter anhalten“, sagt Brodhage voraus. „Die Verkehrssenatorin baut Radwege zurück, kürzt Fahrrad-Budgets, nimmt Tempo 30 zurück. Das führt zu Unzufriedenheit bei den Berliner:innen und nimmt der Stadt ihre Lebensqualität.“

ADFC-FAHRRADKLIMA-TEST

MITEINANDER IM VERKEHR



Einziger positiver Leuchtturm - ebenfalls eingespart

Einzig positiver Leuchtturm im Berliner Fahrradklima war die Bewertung des Leihrad-Angebots, dieses wurde gut angenommen, - erfasst im Herbst 2024, kurz bevor das Förderende durch den aktuellen Senat bekannt wurde. „Das geht an den Bedürfnissen der Menschen vorbei“, erklärt Alber. „Vom Radwege-Stop von Manja Schreiner bis zu den Kürzungen von Ute Bonde – diese Verkehrspolitik fällt im ADFC-Fahrradklima-Test durch“, sagt Alber. „Gleichzeitig zeigen die Ergebnisse auch, wo Berlin besser werden kann.“ Breite, sichere Radwege, mehr Kontrollen und weniger Raserei – so kann Berlin sicherer und lebenswerter werden. Dafür muss der Senat den Radverkehrsplan wieder aufnehmen und das Radnetz umsetzen.

Es ist Dezember, und im kommenden Jahr wird Berlin wieder wählen. Was vom ADFC-Fahrradklima-Test 2024 bleibt, ist der klare Appell an den Senat: #MehrPlanFürsRad – mehr Plan für Menschen.

ADFC-Fahrradklima-Test bundesweit mit 213.000 Teilnahmen

Der ADFC-Fahrradklima-Test ist eine der größten Befragungen zur Zufriedenheit der Radfahrenden weltweit. Er wird vom Fahrradclub ADFC alle zwei Jahre mit Unterstützung des Bundesverkehrsministeriums durchgeführt und fand 2024 zum elften Mal statt. Rund 213.000 Radfahrerinnen und Radfahrer haben bei diesem Durchgang abgestimmt, 21 Prozent davon ADFC-Mitglieder. 1.047 Städte kamen in die Wertung. Bei den 27 Fragen ging es darum, ob man sich auf dem Rad sicher fühlt, wie gut die Radwege sind und wie man das Miteinander im Verkehr empfindet. Damit fundierte Ergebnisse erzielt werden, müssen pro Kommune mindestens 50, bei größeren Städten mindestens 75 beziehungsweise 100 Abstimmungsergebnisse vorliegen. Die Ergebnisse des Tests haben durch die breite Bürgerbeteiligung hohe Aussagekraft und können Kommunen helfen, das Angebot für Radfahrende gezielt zu verbessern.

<https://fahrradklima-test.adfc.de>





Foto: Lisa Feitsch, Foto: Karin Günther, ADFC Berlin

Früher nur für Hartgesottene, jetzt für alle: Die Hermannstraße

Dem Gegenwind standhalten – Neukölln bleibt stabil

Neukölln steckt voller Widersprüche, sagt man. Für den Radverkehr heißt das: Engagierter Stadtrat trifft auf Senat mit Radwegestopp, Planungen treffen auf Kürzungen. Was sagen die Menschen im Bezirk dazu? Von Lisa Feitsch.

„Streckenweise gibt es dann einen Fahrradstreifen, Hermannstraße bis Boddinstraße zum Beispiel, da kann man durch die Poller super fahren, und dann hört der plötzlich auf und ich muss mit meinem Kind aber trotzdem weiterfahren“, Johanna schließt den Helm unter ihrem Kinn. Dann dreht sie sich um und hebt ihr Kind in den Kinderfahrradsitz, stellt die kleinen Füßchen in die Fußstützen und setzt ihm einen winzigen Fahrradhelm auf, knallblau. Ihr Kind strahlt.

Johanna ist eine der jungen Mütter in Neukölln-Nord, die aufgrund ihrer Sorgearbeit mehr Wegeketten zurücklegen. „Meine Tochter zur Kita bringen, sie abholen, zusammen zum Einkaufen, Alltagserledigungen machen, zu Verabredungen oder zum Spielplatz“, so beschreibt sie das. Dafür nutzt sie ihr

Fahrrad, und ergänzt: „Ich könnte das auch zu Fuß mit dem Buggy machen, aber das frisst viel Zeit, und auch die Geduld von meinem Kind, also noch ein Stressfaktor. Entspannter ist es, wenn es schnell und unkompliziert mit dem Rad geht.“ Wer mehr Wegeketten zurücklegt, erklärt beispielsweise das Netzwerk *Women in Mobility*, ist umso dringender auf engmaschige Fuß- und Radwege angewiesen, sprich auf ein gutes Fuß- und Radwegenetz.

Kita- und Schulwege mitdenken

„Nehmen wir etwa nur die Schulwege“, Andreas Lindner atmet hörbar aus. Gemeinsam mit der ADFC-Stadtteilgruppe Neukölln setzt er sich seit mehr als 20 Jahren für bessere Bedin-

gungen für den Radverkehr im Bezirk ein, organisiert regelmäßige bezirkliche Radtouren für den Ausschuss Verkehr und Tiefbau, um auf die nötigen Verbesserungen hinzuweisen. „Der Zustand ist erschütternd,“ erklärt er am Telefon. „Schulwege müssen mitgedacht werden. Ich meine, da werden Schulen geplant und gebaut – das dauert doch mindestens fünf Jahre – und hinterher fragt man sich, wie kommen die Kinder eigentlich zur Schule? Und die Ampel steht immer noch nicht da. Da ist das sprichwörtliche Kind schon in den Brunnen gefallen.“ Er benennt problematische Situationen aufgrund fehlender Querungen, fehlender Markierungen, und berichtet von Tempo 50 im Umfeld von neuen Schulen. Schnell wird auch hier klar, es fehlt das Netz, fehlt die allgemeine Entschleunigung durch Tempo 30 als Regel.

"Die Wirkung kommt am Ende allen zugute"

Auch in Neukölln ist fast jeder Weg Kita- oder Schulweg. „Die Wirkung kommt am Ende allen zugute“, beschreibt es Bezirksstadtrat Jochen Biedermann selbst, wenn er über Maßnahmen für Schulwegsicherheit spricht (siehe S. 9). Wenn die Jüngsten vor Autos auf Gehwegen geschützt werden, profitieren auch ältere Menschen von einem sicheren Durchkommen. Dann listet er auf, wo der Bezirk überall dran ist: Nebennetz, Fahrradstraßen, Kiezblocks. „Das muss man unserem Verkehrsstadtrat zu Gute halten“, sagt Andreas dazu, „es wird viel getan, doch der Senat kürzt die Mittel“. So wie die vom Bezirk vorgesehene Ampel an der Rudower Schule, die vom Senat eingespart wurde. Und hier liegt wohl des Pudels Kern. Denn während im Bezirk fleißig für den Fuß- und Radverkehr gearbeitet wird, tut der Senat das Gegenteil, lässt Radwege zurückbauen und Tempo 30-Schilder abbauen – und ignoriert nebenbei auch das Radwege-Netz für Hauptverkehrsstraßen, das gesetzlich im Radverkehrsplan verankert ist.

Kaputt oder nicht vorhanden

In Neukölln leben fast 330.000 Menschen. Der Bezirk ist durch den Stadtring geteilt, zieht sich im Süden bis nach Brandenburg. „Sobald man den Bereich um den Ring verlässt, wird es richtig schlimm“, sagen Juliane und Johannes einstimmig, Eltern eines Zehnmonatigen, wohnhaft in Britz – und unterwegs mit Rad und Kinderanhänger. Denn dort sind die Radwege "kaputt, oder gar nicht vorhanden".

Die alten, schmalen Hochbordradwege sind eine „Katastrophe“, erklärt Juliane, „voller Wurzeln, viel zu schmal,

Holprig in Britz



zugeparkt und begleitet von der ständigen Angst, dass der Anhänger vom Bordstein rutscht“. Richtig brenzlig wird es, wenn es gar keinen Radweg gibt. Es gibt Strecken, erklären die beiden, die sie absolut meiden, denn „da fahren die Pendler:innen mit Tempo 50 rein und wir müssten mit dem Kleinen im Hänger zusammen mit den Autos fahren“, ergänzt Johannes. Hinter den Ausfahrten der Stadtautobahn, schildert er, „brettern die Leute sogar unerlaubt mit Tempo 70 vorbei“.

Die jungen Eltern wünschen sich geschützte Radwege, flächendeckend Tempo 30 in der Stadt, mehr Kontrollen und mehr Blitzer. Da kann sich auch Johanna anschließen, zum Beispiel um die neue Fahrradstraße Ilsenstraße herum, „jetzt fahren die ganzen Autos durch die Emser und die Altenbraker, oft zu schnell und rücksichtslos“. Viele Autofahrende fahren auch durch die Fahrradstraßen, zählt sie auf, nehmen ihr auf dem Rad die Vorfahrt, ignorieren Einbahnstraßen, die nur für Fahrradfahrende frei sind oder fahren mit Tempo 70 in einer 30er-Zone. „Ich halte immer alle Augen offen, mit Hand auf der Bremse, weil ich den anderen Verkehrsteilnehmenden nicht traue“, sagt sie. Gegen die Angst, dass ihr trotzdem jemand reinfährt, wünscht sie sich ebenfalls mehr Kontrollen, und mehr Poller.

Sich einbringen, dranbleiben, weitermachen

Ob lückenloses Radwegenetz oder Kontrolldichte: Vieles, was die Radfahrsituation im Bezirk verbessern würde, liegt in den Händen des Senats. Der kürzt munter weiter die Gelder für Verkehrssicherheit, streicht sogar fertig geplante Projekte und macht damit den Verkehrswende-willigen Bezirken wie Neukölln die Arbeit schwer.

Was dagegen hilft: sich einbringen, dranbleiben, weitermachen. Andreas erzählt begeistert von den Kidical Mass-Kinderfahrraddemos, die der ADFC Neukölln zweimal jährlich gemeinsam mit vielen anderen Initiativen organisiert. Stadtrat Biedermann berichtet, wie wichtig der Rückhalt der Anwoh-

ner:innen bei der Entstehung der Kiezblocks war. Tempo 30-Anträge erhöhen den Druck auf den Senat. Mal eine positive Mail an die Mitarbeitenden im Bezirksamt, wünscht sich Biedermann, das motiviert, dem Gegenwind standzuhalten. Am Ende ist es auch der politische Wille des Senats, der ein konstruktives Weiterarbeiten in Neukölln ermöglicht – und den darf Berlin 2026 wieder neu wählen.

Johannas Kind will sichtlich schon jetzt los. Strahlend greift es sich an den knallblauen Helm, stolz, bereit zum Losfahren. Was sich im Verkehr nach der Wahl ändern soll? „Dass die Fahrradwege einfach komplett ausgebaut werden“, sagt Johanna mit Nachdruck, dann schwingt sie sich aufs Rad und düst los.

Stadtteilgruppe Neukölln

Du möchtest dich für ein fahrradfreundliches und klimagerechtes Neukölln einsetzen? Dann komm zum ADFC Neukölln!

Wir treffen uns immer am 1. Montag im Monat ab 19 Uhr im Restaurant Olympia, in der Emser Straße / Oderstraße, 12051 Berlin.

Alle Mitglieder des ADFC sind herzlich eingeladen, ebenso interessierte Nicht-Mitglieder.

Ansprechpartner der Stadtteilgruppe Neukölln:
Andreas Lindner
andreas.lindner@adfc-berlin.de





Stadtrat Biedermann eröffnet den zweiten Bauabschnitt der Weserstraße

„Hier entsteht etwas, das Mehrwert für alle hat“ – Jochen Biedermann im Interview

Über Fahrradstraßen, Kiezblocks und die Zusammenarbeit mit dem Senat – Jochen Biedermann, Bezirksstadtrat für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr in Berlin-Neukölln im radzeit-Interview. Das Interview führte Lisa Feitsch.

1) Neukölln ist ein Bezirk, der sich in den letzten Jahren rapide verändert hat – und es immer noch tut. Welche Rolle spielt dabei Ihrer Meinung nach der Radverkehr?

Eine total wichtige! Lange Jahre hatte der Radverkehr in Neukölln eine untergeordnete Rolle, in den letzten Jahren haben wir einiges aufgeholt. Natürlich bleibt noch viel zu tun.

2) Neben dem Radnetz für Berlin – das der aktuelle Senat ignoriert – gibt es auch ein bezirkliches Radnetz für Neukölln. Wo steht der Bezirk derzeit bei der Umsetzung?

Um das Radvorrangnetz und Ergänzungsnetz wirklich umzusetzen, wird es noch viel Anstrengung brauchen. Im Moment ist unser Schwerpunkt, dass wir uns um sinnvolle Lückenschlüsse kümmern. Wir schauen, wo es kritische Stellen gibt, wo wir mit verhältnismäßig kleinen Maßnahmen eine Verbesserung

herbeiführen können und neue sichere Verbindungen schaffen können. Größere Projekte hängen an der entsprechenden Finanzierung.

3) Aktuell erleben wir eine Verkehrspolitik, die die Außenbezirke aktiv benachteiligt: Dazu gehört bspw. das Aus der städtischen Leihrad-Förderung, aber auch das auf Eis legen der Radschnellverbindungen. Was tut der Bezirk gegen diese Verschlechterungen?

Ja, das Aus für die Y-Trasse (RSV 1) ist ein herber Schlag für die Menschen in den südlicheren Teilen Neuköllns. Das wäre eine wichtige Verbindung gewesen, auch andere Radprojekte hat der Senat gestoppt. Es ist leider insgesamt viel schwieriger geworden, neue Projekte zu planen und umzusetzen. Da, wo es vernünftig möglich ist, sanieren wir im Süden alte Hochbordradwege – auch wenn sie nicht den heutigen Anforderungen

und Ansprüchen entsprechen. Und wir schauen, wo wir entlang der geplanten Radschnellverbindung als Bezirk schon Maßnahmen umsetzen können. Ausgleichen können wir den Stopp allerdings nicht.

4) Mit welcher Prioritätensetzung geht der Bezirk dabei vor, was kommt zuerst dran?

Wir prüfen genau, welche Möglichkeiten wir durch Fördermittel haben, zum Beispiel aus Städtebauförderprogrammen, um Umbauten zu machen, die der Bezirk ansonsten nicht finanzieren könnte. Das betrifft aktuell den Herrfurthplatz, Weser- und Elbestraße. Dabei denken wir Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr und Verkehrssicherheit zusammen.

Ich würde mir mehr Unterstützung durch die Senatsverwaltung wünschen. Unsere Priorität liegt im Moment auf dem Nebennetz, denn alles, was Haupt-

verkehrsstraßen betrifft, ist extrem zäh und mühsam und kostet unheimlich viel Kraft. Einzige Ausnahme für uns ist der dritte Bauabschnitt der Hermannstraße, den wollen wir unbedingt noch hinbekommen. (Anm. d. Red.: Nach dem Interview vermeldet die infraVelo eine Verzögerung des Weiterbaus bis 2028.)

5) Wo sich auch einiges getan hat in den letzten Jahren sind die Kiezblocks in Neukölln-Nord...

Ja, dabei half und hilft der Rückhalt der Akteure vor Ort sehr. Natürlich stoßen große Veränderungen auch erst mal auf Widerstände, aber gerade bei den Kiezblocks ist die Mischung aus Druck und Unterstützung wichtig. Für den Kiezblock im Reuterkiez haben wir von Beginn an mehrheitlich positives Feedback bekommen. Für viele Menschen macht der Kiezblock einen realen Unterschied an der Situation, auch die Unfallzahlen sind massiv zurückgegangen. Konkret: 40 Prozent weniger Verkehrsunfälle in 2024 im Vergleich zum Vorjahr vor der Einführung. Die Anzahl der Verletzten hat sogar um über 60 Prozent abgenommen. Und während es 2023 noch sechs Schwerverletzte gab, gab einen 2024 keinen einzigen mehr.

6) Fast jeder Weg ist ja auch Weg zu Kita oder Schule. Welche Rolle spielt der Blick auf junge Familien und Kinder in Ihrer Planung?

Die AG Schulwegsicherheit im Bezirk nimmt sich in jeder Sitzung zwei Schulen vor, daraus entstehen konkrete Maßnahmen. Gerade ziehen wir bspw. den Gehweg in der Hobrechtstraße / Einmündung Sonnenallee hoch, um so eine Barriere beim Überfahren der Straße zu schaffen. Gleichzeitig profitieren davon natürlich nicht nur Schulkinder. Die meisten Wege werden zu Fuß zurückgelegt. Wir haben nicht nur viele junge, sondern auch viele ältere Menschen im Bezirk und die sind genauso auf gute und barrierefreie Wege angewiesen, und darauf, dass Kreuzungen nicht zugeparkt sind. Insofern machen wir zwar einzelne Maßnahmen für Zielgruppen, aber die Wirkung geht weit darüber hinaus, und kommt am Ende allen zugute.

7) Im September haben wir im ADFC Berlin den #SepTempo30 ausgerufen. Wir unterstützen Bürger:innen mit einer Schritt-für-Schritt-Anleitung bei Tempo 30-Anträgen auf Hauptverkehrsstraßen. Mit der StVO-Novelle wäre es jetzt einfacher, Tempo 30 anzuordnen. Wie unterstützt der Bezirk Kitas, Schulen oder Altenheime dabei?

Da, wo wir es in bezirklicher Verantwortung haben, gucken wir uns das an. Bei einzelnen Bereichen wie vor Schulen oder anderen Einrichtungen haben wir jetzt schon Tempo 30, dazwischen aber Tempo 50. Solche Lückenschlüsse ermöglicht uns die StVO-Novelle. Das ging vorher nicht. Zum Beispiel können wir jetzt für den Neuköllner Teil der Treptower Straße Tempo 30 anordnen. Da sind wir gerade dran.

Meine Brieffreundschaft mit dem Senat bezüglich Tempo-30-Regelungen oder der Nutzung der Möglichkeiten der StVO-Novelle betrifft Spielplätze und sensible Bereiche, teilweise auch auf Grundlage von BVV-Anträgen, wie der große Europaspieldplatz im Park am Buschkrug, auch die Karl-Marx-Straße, die Querung zum Blueberry Inn, zum Käpt'n Blaubär Spielplatz oder der Evangelischen Schule. Das ist senatsseitig leider alles abgelehnt worden. Da braucht es auch nochmal Diskussionen und Unterstützung dafür.

8) Der Senat lässt tatsächlich Tempo 30-Schilder wieder abbauen, auch in Neukölln...

Ja, jetzt haben wir gerade wieder die Abordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen bekommen. Ich halte es für falsch, dieses mini kurze Stück Erkstraße zwischen Karl-Marx-Straße und Sonnenallee wieder zu Tempo 50 zu machen. Ich befürchte eine Zunahme von Verkehrsunfällen. Dass das den Verkehr in irgendeiner Weise in dieser Stadt beschleunigt, kann ich auch nicht erkennen. Das ist an der Stelle eher Symbolpolitik, aber gefährliche Symbolpolitik.

9) In etwa einem Jahr darf Berlin wieder wählen. Wenn Sie auf Ihre

Amtszeit zurückschauen: Worauf sind Sie stolz? Was hätten Sie gerne anders gehabt?

Ich bin stolz darauf, was in den letzten zehn Jahren hier passiert ist. In meinen ersten Haushaltsberatungen nachdem ich 2009 in die Bezirksverordnetenversammlung gekommen bin, habe ich einen Radstreifen auf der Hermannstraße beantragt. Da hieß es: Auf keinen Fall, das geht nicht. Spätere Anträge von mir waren es, Fahrradbügel nicht auf den Gehweg, sondern auf die Straße zu stellen. Dazu hieß es: Das wird es in Neukölln nicht geben. Heute sind wir in einer ganz anderen Situation, an vielen Stellen haben wir wirklich gute Radinfrastruktur geschaffen, haben mit den Kiezblocks den Verkehr deutlich beruhigt und attraktive Routen geschaffen. Gerade den Reuterkiez, mit der Weserstraße, Friedelstraße und der Hobrechtbrücke finde ich wirklich eine sehr gute Verbindung.

Ich glaube, wir müssen noch viel stärker zeigen: Es funktioniert, hier entsteht etwas, das Mehrwert für alle hat. Wir müssen das ideologische Gegen-einander in der Verkehrspolitik überwinden und zu guten Lösungen kommen. Auch Menschen, die außerhalb des S-Bahn Rings wohnen, wollen zum Beispiel sichere und ruhige Straßen, das ist kein Innenstadtphänomen. Mit Radwegen wird nicht dem Autoverkehr Platz weggenommen, sondern im Gegen teil, ein Mobilitätsangebot geschaffen.

Vielen Dank für das Gespräch!

► Weiterlesen auf berlin.adfc.de/in-den-bezirken

Stadtrat Biedermann eröffnet den geschützten Radweg auf der Hermannstraße





Foto: Karin Grönig © ADFC Berlin

Radfahren bei Minusgraden: Gesund, aber ohne politischem Willen viel zu oft rutschig

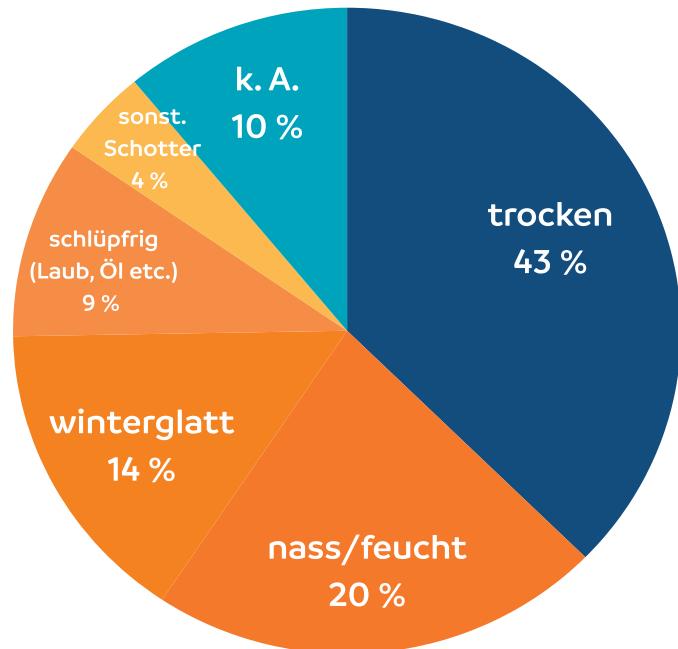
Senat verschleppt Winterdienstkonzept: ADFC Berlin ruft zu Winterdienst-Check auf

Radfahren ist rund ums Jahr gesund und entlastet gerade in der Erkältungssaison volle Busse und Bahnen – dennoch verschleppt der Senat sein eigenes Winterdienstkonzept für den Radverkehr. Der ADFC Berlin ruft deshalb zum Winterdienst-Check auf. Jede:r auf dem Rad kann mitmachen! Mit einer interaktiven Karte sollen Mängel und Positivbeispiele bei der Räumung von Schnee und Eis auf Radwegen gezeigt werden. Von Lisa Feitsch.

„Das Fahrrad ist kein Schlittschuh. Laub, Schnee und Eis kommen jedes Jahr – und trotzdem werden Jahr um Jahr die Wege fürs Rad nicht flächendeckend geräumt. Das gefährdet Menschen zu Fuß und auf dem Fahrrad“, erklärt Marlene Alber, Politische Referentin des ADFC Berlin.

Bisher werden Radwege nur als Anhang von Hauptstraßen oder Gehwegen geräumt. Anfang des Jahres 2025 stellte der Senat sein Winterdienstkonzept für den Radverkehr vor. Eigentlich ein Grund zur Freude, doch bei der Umsetzung hapert es, denn der Senat verschleppt sein eigenes Konzept. Frühestens zum Winter 2026/27 soll mit der Umsetzung begonnen werden. Das ist gefährlich, solange können die Radfahrenden der Hauptstadt nicht warten.

„Radfahrende müssen mit eindeutigen Lösungen so geführt werden, dass sie klar und ohne Zweifel erkennen können, wo Befahrbarkeit gegeben ist und wo nicht“, schreibt die Unfallforschung



Bei 14 % der Alleinunfälle ist Winterglätte ein Risikofaktor, bei insgesamt 47 % spielen allgemein rutschige Untergründe eine Rolle, zeigen aktuelle Forschungen der UDV. Quelle: UDV 2024

der Versicherer (UDV) auf ihrer Webseite. Denn: Sind die Wege nicht von Schnee, Eis und Laub geräumt, wird es rutschig – und unübersichtlich. Es kommt zu mehr Unfällen.

Im Winter steigt die Wahrscheinlichkeit – und parallel die hohe Dunkelziffer – von „Alleinunfällen“, also Unfälle ohne weitere Unfallbeteiligte. Bei mehr als der Hälfte ist dabei rutschiger Untergrund eine Unfallursache, wie ausführliche Befragungen der UDV zeigen. Polizeiliche Daten verschleiern solche Mängel unter der Kategorie „unangepasste Geschwindigkeit“. Ein durchgehender Winterdienst ist notwendig, damit man beim Radfahren den Untergrund einschätzen und eine sichere Fahrweise wählen kann.

„Sind die Radwege nicht geräumt, gefährdet das Menschen zu Fuß und auf dem Rad – und hindert Menschen daran, aufs Rad zu steigen. Mit dem ADFC-Winterdienst-Check wollen wir Beispiele sammeln und zeigen, wie drängend die Räumung der Radwege ist“, sagt Alber.

ADFC-Winterdienst-Check

- 1. Dokumentiere Stellen mit guter oder schlechter Räum-Situation.**
- 2. Schicke uns ein Foto mit Datum, Uhrzeit und Verortung (Pin/Screenshot/Straße mit Hausnummer) per Mail an winter@adfc-berlin.de.**
- 3. Wir tragen die Punkte auf einer interaktiven Karte ein und machen Mängel und Positivbeispiele sichtbar.**

Den ADFC-Winterdienst-Check findest du hier:



Foto: Nazin Alwan, Junger ADFC

Einsatz fürs Fahrrad: Mit Engagement und Freude



Foto: Junger ADFC

Komm zum Jungen ADFC Berlin!

Du hast Lust dich für ein fahrradfreundliches Berlin zu engagieren? Dann ist unsere neue Ortsgruppe Junger ADFC Berlin genau das Richtige für dich! Schreib uns eine E-Mail und lerne uns kennen:

junger-adfc@adfc-berlin.de

Der ADFC hat als erster Fahrradverband eine eigene Jugendorganisation. Der Junge ADFC will die Stimme der jungen Generation in der Verkehrspolitik stärken und setzt sich für eine nachhaltige und gerechte Mobilität ein.



Das 91 Meter hohe Völkerschlachtdenkmal in Leipzig ist das höchste in Europa

Ins Leipziger Neuseenland

Der Radweg Berlin-Leipzig hat Defizite. Umso schöner ist es im sächsischen Ex-Kohlerevier. Von Stefan Jacobs.

Wer Leipzig kennt, schwärmt: Famose Kultur, viel Grün, kurze Wege und buntes Miteinander statt blaubraunem Mainstream. Das Image des Radweges Berlin-Leipzig ist problematischer. Probieren wir's aus – und beschließen nach einem Blick in die Karte (es gibt ein Bikeline-Buch zum Weg und eine Umgebungskarte für Leipzig), lieber nicht in Berlin zu starten. Endloses B96-Getöse und radweglose Landstraßen bis zum Fläming müssen nicht sein.

Nehmen wir stattdessen den Zug nach Lutherstadt Wittenberg, wo wir nach einer Runde durchs herausgeputzte Welterbe neben der B2 die Elbe überqueren – laut, aber spektakulär, hoch über dem Fluss mit dem Stadtpanorama im Rücken. Knapp 100 Kilometer sind es von hier nach Leipzig.

Bald hinter der Elbe entfernt sich der Weg von der Bundesstraße und führt durchs zunächst platten Sachsen-Anhalt. Durch offenes Land geht es am herrlich klaren Bergwitzsee – einem in den 1960ern gefluteten Tagebauloch – vorbei nach Kemberg und hinein in hügelige Wälder. Die Landschaft ist ebenso abwechslungsreich wie der Belag, aber man kommt passabel und weitgehend autofrei voran. Weithin grüßt das Wasserschloss Reinhart mit seinem hohen Turm, und der Abstecher ins Zentrum von Bad Schmiedeberg mit seinem herausgeputzten Kurpark ist Pflicht.

Der Weg führt nun lange auf Naturbelag durch die Dübener Heide nach Bad Düben mit seiner kleinen, feinen Altstadt und der Burg am Ufer der Mulde. Der Blick von hier reicht weit übers platten Leipziger Tiefland, durch das es zwis-

schen Feldern und Dörfern ohne große Highlights in die Großstadt geht. Der Weg Richtung Zentrum ist trotz Beschilderung nicht ganz leicht zu finden. Selbst getestete Abhilfe: Sobald man Karte oder Handy zückt und sich hilfesuchend umschaut, weist der nächstbeste Einheimische gern den Weg. Der führt überraschend grün und ruhig bis fast in die Leipziger City. Erst kurz vor dem imposanten Hauptbahnhof wird es großstadtmäßig anstrengend – inklusive vierspurigem Straßenbahnverkehr.

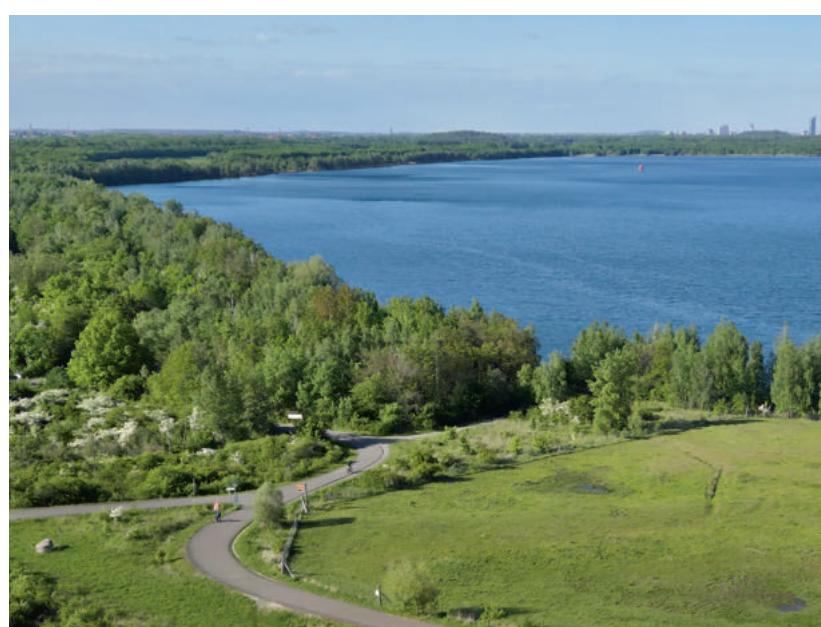
Leipzig lohnt natürlich rund ums Jahr einschließlich zur Weihnachtszeit, wenn die vielen Fußgängerpassagen und der Markt vor dem Alten Rathaus im Lichterglanz erstrahlen. Wir

Die ehemalige Wollgarnspinnerei an der Weißen Elster in Leipzig-Plagwitz



heben uns das Sightseeing fürs Ende der Tour auf und biegen hinter dem Neuen Rathaus wieder ab ins Grüne. Im Clara-Zetkin-Park am Elsterflutbecken tobt das leichte Leben: Scharen von Radlern teilen sich die Wege mit Spaziergängern; man picknickt, plaudert und schaut den Paddlern auf dem Kanal zu. Im Mai inhaliert man auf dem Weg durch die Auwälder eine Überdosis Bärlauch. Großflächig blüht das würzig duftende Kraut als weiß gepunkteter Teppich unterm Dach aus Laubbäumen.

Entlang der Pleiße geht's südwärts aus Leipzig hinaus ins Neuseenland. Im Braunkohlerevier von einst ist ein Ausflugsparadies entstanden, das immer noch wächst. Asphaltierte Wege folgen den Seeufern, die teils vom noch struppigen Tagebau-Folgewald gesäumt sind, teils von Sommerfrischen mit noblen Wohnhäusern und hübsch gelegenen Lokalen. Am Störmthaler See wurde ein komplettes Feriendorf hingemörtelt mit Hafen und Hotel „Lagovida“, das nicht nur vom Namen her südlichen Charme verströmt. Der Bootsverleih heißt „Vineta“, was nicht nur zur Einsamkeit ringsum passt, sondern auch zur schwimmenden Insel auf dem See, deren Aufsatz dem Kirchturm des vom Tagebau verschluckten Dorfs Magdeborn nachempfunden ist. Ein schöner Ort für melancholische Sonnenuntergangsbeobachtung.



Blick von der Bistumshöhe über den Cospudener See Richtung Leipzig

im Freien trocknen ließ, wohnt man jetzt am „Kap Zwenkau“ fast mediterran beiderseits des Bergbau-Ausstellungspavillons.

Der Radweg um den See bröseln, aber am nördlich gelegenen Cospudener fährt es sich wieder wunderbar. Zwischen gemütlich cruisenden Paaren und Familien jagen Rennradler übers Asphaltband; Leipzig genießt seine neue Lage. Die überblickt man am besten von der Bistumshöhe neben dem Belantis-Freizeitpark: 180 Gitterroststufen führen auf den Turm, von dem aus Leipzig überraschend nahe wirkt. Gleich hinter dem anderen Seeufer reiht sich das Panorama aus geschwungenem Uni-Hochhaus, Knubbeleturm des Neuen Rathauses, Panometer und dickem Völkerschlachtdenkmal am Horizont. Gute Aussichten für die Tour morgen, die von hier durch den Auwald ins bunte Connewitz und weiter ins coole Plagwitz und die geschäftige City führen soll – großenteils auf grünen Wegen und vielleicht gleich noch 40 Kilometer weiter entlang der Weißen Elster bis nach Halle, von wo man ebenso gut wieder wegkommt wie aus Leipzig.



Sonnenuntergang hinterm Hafen "Lagovida" am Störmthaler See

Die 100 Kilometer lange, beschilderte „Neuseenland-Runde“ am nächsten Morgen beginnt unerwartet hübsch in Gestalt des Doppeldorfes Dreiskau-Muckern mit seinen alten Gehöften und Fachwerkhäusern. Hinter den Rapsfeldern thront dampfend das Kraftwerk Lippendorf, das noch immer Kohle verschlingt, während das Pendant in Espenhain – einst Kraftquell und Dreckschleuder Nr. 1 der Region – schon abgeräumt ist. Nebenan, am Hainer See, herrscht Campingidyll, während am Haselbacher See ein rumpliger Uferweg den Andrang limitiert. Die Gänse mit ihren Küken am stillen Strand wissen's zu schätzen.

Der Südzipfel der Neuseenland-Runde streift Thüringen, folgt dann einer Landstraße und einer Ex-Bahntrasse Richtung Weiße Elster nordwärts. Wie praktisch alles wurde auch der Fluss für den Kohleabbau verlegt. Jetzt bildet er zusammen mit der Pleiße den Zu- und Abfluss des durch Kanäle verbundenen Seenlandes, in dem nur wenige Orte ihren Platz und ihr Herz behielten. Der Zwenkauer See ist mit fast zehn Quadratkilometern der größte. Wo man bis 1990 lieber keine weiße Wäsche

Die GPX-Daten findest du als Download auf unserer Webseite: berlin.adfc.de/radzeit





Foto:ADFC, April Agentur

Kaputter Radweg: Der ADFC Brandenburg setzt sich für bessere Bedingungen für den Radverkehr ein

Forderungskatalog des ADFC Brandenburg

Mit einem Forderungskatalog hat der ADFC Brandenburg zusammengefasst, wofür der Verein in der Verkehrspolitik einsteht: für sichere, attraktive und gleichberechtigte Bedingungen für den Radverkehr in unserem Land. Die Forderungen sind ein klares Signal an Politik und Verwaltung – und zugleich eine Einladung an alle Menschen, diese Ziele mit Überzeugung nach außen zu tragen.

- Zügige Umsetzung des Mobilitätsgesetzes und Bereitstellung der zugehörigen Mittel in Höhe von 200 Mio. Euro pro Jahr, sowie Aufbau eines Kompetenzzentrums mit den im Mobilitätsgesetz aufgeführten Aufgaben. Dabei sollen für die vorgeschlagenen 7.000 km Radnetz zunächst mindestens die Fahrradtauglichkeit hergestellt und sukzessive ein Radnetz nach aktuellem Normen-Standard gebaut werden.
- Umsetzung der „Vision Zero“ – also dem Ziel, dass kein Mensch im Verkehr schwer verletzt wird oder ums Leben kommt.
- Befähigung der kommunalen Verwaltungen zur Planung und zum Bau des Radverkehrsnetzes und zur Durchführung von radverkehrsfördernden Maßnahmen mit ausreichender finanzieller und personeller Ausstattung.
- Bürokratieabbau und Verlagerung der Entscheidungskompetenzen nach unten, d.h. auf die entscheidende, kommunale Ebene.
- Beteiligung des ADFC an radverkehrsrelevanten Planungen und Entscheidungen.
- Erfassung und Behebung von regulatorischen und gesetzgeberischen Hemmissen, insbesondere bei Planungs- und Bauvorschriften sowie Beschleunigung der Verfahren beim Bau von Radverkehrsinfrastruktur.
- Beispiel: Radwege nicht als Erschließung einordnen, damit Anlieger finanziell nicht zu stark belastet werden.
- Kontinuierliche Überprüfung der Beschilderung und der Verkehrsführung des Radverkehrs und damit Umsetzung der aktuellen verkehrsrechtlichen Novellierungen.
- Beispiel: Freigabe von Einbahnstraßen für den RV in Gegenrichtung, Aufhebung der Benutzungspflicht auf kombinierten Geh-Radwegen, ohne gesonderte Beteiligung der unteren Straßenverkehrsbehörde.
- Erfassung von Daten bezüglich der Radverkehrsstärke und kontinuierliches Monitoring.
- Schaffung einer eigenen Organisation zur Planung und zum Bau von Rad-
- verkehrsinfrastruktur, analog zur Infrastruktur.
- Baustellenmanagement mit verpflichtenden Standards, die Mobilität im Umweltverbund bevorzugen.
- Förderprogramm für kleine Lösungen wie Schilder, Schotter, Farbe, Instandhaltung.
- Förderprogramm für die Einrichtung von Fahrradstaffeln bei der Polizei und kommunalen Ordnungsbehörden, sowie besserer Schutz vor Radwegeparkern, Dränglern und Fahrraddiebstahl.
- Maßnahmen zur Ausbildung und Akquise von Fachpersonal – Ausrichtung von Studiengängen im Bereich Bau- und Planungswesen in Bezug auf Radverkehr, Förderung von Forschung und Entwicklung in Bezug auf Radverkehr.
- Keine Vorfahrtsdiskriminierung des Radverkehrs an Kreuzungen, Kreisverkehren und gegebenenfalls zugehörige bauliche Maßnahmen zur Durchsetzung der Vorfahrt.

Vorstellung Antje Schregel, neue Geschäftsführerin ADFC Brandenburg



Antje Schregel,
Geschäftsführerin des
ADFC Brandenburg

Als Brandenburgerin bin ich über mehrere Stationen (Berlin und Chile) wieder nach Potsdam gekommen und lebe hier mit meinen beiden Kindern. Mein Fahrrad ist fast immer dabei – ob im Alltag oder auf längeren Touren durch die Natur. Spannend finde ich Fernradwege. So bin ich beispielsweise von Berlin nach Kopenhagen und von Hann. Münden nach Cuxhaven geradelt. Mit Fahrradfahren verbinde ich Unabhängigkeit und Flexibilität. Besonders im Alltag ist das Fahrrad mein bevorzugtes Fortbewegungsmittel, denn ich komme ohne Stau und Fahrpläne schnell ans Ziel. Fahrradfahren ist nicht nur unglaublich praktisch und gesund, sondern auch ein Statement für die Mobilitätswende und den Schutz des Klimas.

Mit meiner Arbeit beim ADFC Brandenburg möchte ich mehr Menschen fürs Rad begeistern und mich für eine bessere und sichere Infrastruktur im ländlichen und städtischen Raum einsetzen.

Ich habe zuvor als (Jugend)bildungsreferentin im Bereich Umwelt- und Naturschutz gearbeitet und kenne die Verbandsarbeit. Nach meinem Studium der Germanistik, Biologie und Informationswissenschaften war ich viele Jahre als Redakteurin und Autorin selbstständig. Ich arbeite gerne mit Texten, aber noch viel lieber bin ich per Pedales mit anderen Menschen in der Natur unterwegs.

„ADFC on Tour“ – Ein Sommer mit viel Spaß auf dem Rad

Wir radeln gemeinsam auf dem Radfernweg Tour Brandenburg. Start ist am Samstag, 18. Juli 2026 in Brandenburg/Havel. Dann fahren wir an sechs Wochenenden um die Wette auf der Nordroute und auf der Südroute bis Fürstenwalde. Dabei geht es nicht um Geschwindigkeit, sondern um die Frage:

Welche Route bringt mehr Leute aufs Rad?

Die Abschlussfeier findet am Sonntag, 23. August 2026 in Fürstenwalde statt. Auf jedem Abschnitt wird es mehrere kleine Pausen geben, die wir für den Kontakt mit Menschen vor Ort nutzen wollen. Wie lässt sich der Radverkehr in der Fläche verbessern? Finden sich Leute, die Lust haben, eine Ortsgruppe zu gründen?

Auf einer eigenen Webseite www.adfc-on-tour.de, auf Social Media und über regelmäßige Informationen für die Presse werden wir nicht nur zeitnah den Fortschritt des Wettbewerbs mitteilen, sondern auch alle Informationen rund um die Aktion „ADFC on Tour“

veröffentlichen. Im Moment suchen wir Mitstreiter:innen: Anlieger, Tourguides, Codier-Expert:innen, Kommunikations-Freund:innen, Verstärkung im Orga-Team. Wer Lust auf Mitmachen hat: auf der Webseite könnt Ihr Euch eintragen!



Überdachter Rastplatz

Foto: Renate Weisse



Foto: Brompton

Hier geht's zu
unserem aktuellen
Fahrrad-Bestand:



Brompton G Line: Ein Rad. Jede Strecke.

Kompakt, komfortabel und bereit für jedes Terrain: 20"-Laufräder, Scheibenbremsen und Alfine 8-Gang-Schaltung – in Sekunden gefaltet für Stadt, Land und Reisen. Kommt es gerne ausprobieren!

**velophil. – Fahrräder für
Stadtmenschen mit Fernweh.**

**Beratung und Probefahrt am besten
mit Termin. Wir nehmen uns gern
Zeit für euch!**

**Ruft uns an: Montag bis Freitag,
9 bis 15 Uhr: 030 399 02 116**

**VSF-FAHRRADMANUFAKTUR | STEVENS
BÖTTCHER | BROMPTON | TOUT TERRAIN
PATRIA | R-M BIRDY & UBN | VELOTRAUM
PINION | ROHLOFF | SON | ORTLIEB**



Angebote, Neuigkeiten,
Veranstaltungen – immer
gut informiert mit unserem
Newsletter!

velophil. Sonne in den Speichen

Öffnungszeiten

Montag bis Freitag 12.30 bis 19 Uhr
Samstag 10 bis 16 Uhr

Alt-Moabit 72, 10555 Berlin
Telefon 030 399 02 116
team@velophil.de



www.velophil.berlin

RADVERKEHR STÄRKEN!

DANKE, DASS DU DEN **adfc** UNTERSTÜTZT!

Mit deiner Spende setzen wir uns unabhängig und in ganz Berlin für den Radverkehr ein: In der Verkehrspolitik, bei Demonstrationen oder unserer Verkehrssicherheitsarbeit.

Jetzt spenden

Einfach den Kurzlink eingeben www.twn.gl/adfc oder QR-Code scannen:



auch möglich als Geschenkoption zu Weihnachten!

Spendenkonto ADFC Berlin e.V. Berliner Sparkasse IBAN: DE30 1005 0000 0190 3716 17 BIC: BELADEBEXXX

Landesgeschäftsstelle Brandenburg

Unsere Landesgeschäftsstelle in Potsdam lenkt die Geschicke des ADFC Landesverbandes mit seinen 24 Ortsgruppen. Ebenfalls dort ist das Bett+ Bike Regionalmanagement Brandenburg-Berlin zu finden, das fast 500 fahrradfreundliche Gastbetriebe betreut.

Öffnungszeiten Selbsthilfeworkstatt und Infoladen

April bis Oktober: Dienstag, 16-18 Uhr | November bis März: Jeden 1. Dienstag/Monat, 16-18 Uhr. Voranmeldung unter: shw@brandenburg.adfc.de

Adresse: Gutenbergstraße 76, 14467 Potsdam, Tel.: 03 31 280 05 95 / E-Mail: landesverband@brandenburg.adfc.de

Spendenkonto ADFC Brandenburg e.V.:
IBAN: DE33 1009 0000 1800 4760 00

brandenburg.adfc.de | twitter.com/adfcbrb |
facebook.com/adfcbrb | instagram.com/adfcbrandenburg



Kommende Termine

- Nikolaus-Kidical Mass am 6. Dezember 2025
- VELOBerlin am 11. + 12. April 2026
- Mitgliederversammlung des ADFC Berlin am 25. April 2026
- Ride of Silence am 20. Mai 2026
- ADFC-Sternfahrt am 7. Juni 2026

ADFC-Velokiez

Im ADFC-Velokiez in der Möckernstraße 47 in Kreuzberg betreibt der ADFC Berlin eine Velo-Bibliothek, eine Selbsthilfeworkstatt und verschiedene Services und Veranstaltungen: berlin.adfc.de/velokiez

Telefonzeiten:

Mo 11:00 - 13:00 Uhr
Di 10:00 - 12:00 und 15:30 - 18:00 Uhr

Fr 15:30 - 18:00 Uhr

Öffnungszeiten Velo-Bibliothek:

Di & Fr 15:30 - 18:30 Uhr

radzeit

DIE RADWELT-LOKALAUSGABE FÜR BERLIN UND BRANDENBURG

HERAUSGEBER/VERLEGER

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) Berlin e.V., Yorckstraße 25, 10965 Berlin
Tel. (030) 44 84 724, kontakt@adfc-berlin.de
Fax (030) 44 34 05 20, radzeit@adfc-berlin.de (Redaktion)

ERSCHEINUNGSWEISE: 2 Ausgaben in 2025

VERTRIEB: ADFC-Mitglieder: Bezug in Berlin und Brandenburg kostenfrei.
Kostenlose Verteilung: über Fahrradläden, Bibliotheken, Unis, Kinos usw.,
kein Rechtsanspruch auf Belieferung.

SPENDENKONTO:

Berliner Sparkasse, IBAN: DE30 1005 0000 0190 3716 17

REDAKTION

Lisa Feitsch (Chefredaktion)
Schirin Rajabi (Layout)

ANZEIGEN

Schirin Rajabi
Tel. (030) 70238-716 oder 0176 651 654 70
radzeit@adfc-berlin.de
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 35.

DRUCK: Möller Pro Media GmbH, gedruckt auf 100% Recyclingpapier

Druckauflage: 16.000 Exemplare

ISSN 1439-8702

