

Highlights dieser Ausgabe

VELO Berlin S. 4
Zehn Jahre Fahrradfestival

Abhängig vom Auto S. 8
Marzahn-Hellersdorf
unter der Lupe

Franken nach Bayern S. 12
Radtour entlang von
Gewässern

Editorial

Anfang und Abschied

Liebe Leserin, lieber Leser, heute halten Sie zum ersten Mal die neue Version der *radzeit* in den Händen. Sie erinnern sich: Wegen dem schwindenden Anzeigengeschäft haben wir entschieden, dass die *radzeit* nur noch drei Mal im Jahr und auf 16 Seiten gedruckt wird. Durch den gemeinsamen Versand mit der Radwelt sparen wir zusätzlich Kosten. Wir hoffen, Sie haben auch an der schlankeren Ausgabe der *radzeit* Freude. Anregungen und Kritik können Sie uns gern wie immer per E-Mail an kontakt@radzeit.de mitteilen.

Gleichzeitig ist dies mein letzter Gruß in Form eines Editorials an Sie. Zum Redaktionsschluss dieses Heftes gehen meine letzten Tage als Landesvorsitzende ins Land. Was die Meilensteine in meinen acht Jahren an der Spitze des ADFC Berlin waren und was ich dem Verband für die Zukunft wünsche, erfahren Sie auf Seite 4.

Es grüßt Sie herzlich
Ihre Eva-Maria Scheel
Landesvorsitzende des ADFC Berlin



© Velogista

Hindernisse auf der Strecke

2014 wurde Velogista als Genossenschaft und Hoffnungsträgerin für grüne City-Logistik gegründet. Aber das Unternehmen schaffte es in den vergangenen Jahren nicht in die Gewinnzone. Im August 2019 wurde das kriselnde Vorzeigeunternehmen schließlich verkauft. Die Radzeit geht der Frage nach, warum City-Logistik per Lastenrad so schwierig ist und sprach mit dem neuen Eigentümer von Velogista. Von ANNE WEISE und PHILIPP POLL.

Eine Genossenschaft sollte es werden. Eine Wegbereiterin des klima- und umweltfreundlichen Transports. Gerade einmal sieben Jahre ist es her, dass einige Fahrrad-Enthusiasten zusammenkamen, um Velogista aus der Taufe zu heben. Sie wollten damit nicht nur einen umweltfreundlichen Fahrrad-Logistiker gründen, sondern ein soziales Unternehmen, das seine Mitarbeiter*innen fair bezahlt – keine Selbstverständlichkeit in der Branche. Start-Up, Umwelt-Idealismus, Genossenschaft, faire Bezahlung: Kann das gut gehen?

Von Anfang an muss die junge Genossenschaft viel Überzeugungsarbeit bei seinen Kunden leisten, denn ihre Transportkosten sind höher als bei der Sprit betriebenen Konkurrenz. Eine weitere Herausforderung ist das Herzstück des Geschäftsmodells: die besonderen Pedelec-Schwerlastträger, mit denen Euro-Paletten bis 200 Kilo transpor-

tiert werden können. Diesen Fahrradtypus gibt es noch nicht in Großserienfertigung. Die Anschaffung mehrerer Räder war nicht nur überdurchschnittlich teuer, die Modelle offenbarten im rauen Großstadteinsatz auch einige Kinderkrankheiten und hohen Verschleiß. So gerät die Genossenschaft früh in Zahlungsschwierigkeiten. Es finden sich Idealisten um das Gründungsmitglied Martin Seißler. Sie bieten an, als Gesellschafter Kapital zuzuschießen und Velogista in eine GmbH umzuwandeln. Seißler wird als Geschäftsführer bestellt, der kurz darauf von Wendt abgelöst wird. Die jüngste Entwicklung erfolgt im vergangenen Herbst. Martin Schmidt, dessen eigenes Unternehmen Cycle Logistics ebenfalls in der Lieferbranche tätig ist, übernimmt die Lastenräder, das Team und die Marke Velogista. Die GmbH wird abgewickelt. Ob die ehemaligen Gesellschafter bei dem Deal mit einem blauen Auge davongekommen ▶

sind, ist nicht bekannt, wohl aber, dass das Geschäftsmodell des Unternehmens bis dahin noch immer nicht tragfähig war. Velogista liefert ausschließlich auf der »letzten Meile« aus, vor allem Ökokisten, Pakete, Blumen und Zeitschriften. Als kleiner Anbieter unter großen Playern hat das Unternehmen es schwer. »Es gibt einen gnadenlosen Preiskampf in der Logistikbranche. Die Stückpreise sind sehr niedrig«, sagt Oliver Kociolek. Er war lange Fahrer bei Velogista und weiß, wo die Probleme liegen. Als Wettbewerbsverzerrung zugunsten der motorisierten Konkurrenz sieht er die Diesel-Subventionierung und das Lohndumping. Nachteile auf Seiten des

Fahrradtransports seien Kopfsteinpflaster, zugeparkte Kreuzungen und zu lasche Bußgelder für Falschparker.

»Solange Unternehmen kostenfrei und jederzeit mit dreckigen Diesel-Lkw in die Städte hineinfahren können, wird sich wenig ändern«, sagt auch Stefan Langer, Experte für Fahrrad-Wirtschaft beim ADFC Berlin. Er beklagt, dass die klassischen Logistikunternehmen Schäden an Umwelt, Stadt und Menschen erzeugen, für die entstehenden Kosten aber nicht aufkommen. Auf der anderen Seite fehlten Anreize für eine menschen- und umweltverträgliche Logistik ebenso wie ein konsistentes hochwertiges Radroutennetz.

Hat Velogista unter diesen Rahmenbedingungen überhaupt eine Chance? Der neue Eigentümer Schmidt ist sicher, dass sich eine Trendwende abzeichnet (siehe auch das untenstehende Interview). Greta Thunberg und ihre Bewegung hätten das Bewusstsein bei Unternehmen und Endkund*innen auch im Verkehrsbereich geschärft. Immer mehr Unternehmer*innen seien bereit, für einen grünen Transport per Rad mehr zu bezahlen.

Es bleibt zu hoffen, dass die Trendwende noch rechtzeitig kommt und der Pionier nachhaltiger Stadtlogistik nicht vorher auf der Strecke bleibt.

Auf der letzten Meile

Im Gespräch mit Martin Schmidt, Geschäftsführer von Cycle Logistics und der Marke Velogista.

Das Interview führte ANNE WEISE.

Martin, wie bist Du zur Fahrradlogistikbranche gekommen?

Logistiker war ich schon immer. Ich habe zuletzt ein Start-Up aufgebaut, das für Amazon Pakete ausliefert. Damit hatte ich von Anfang an direkten Kontakt mit der »letzten Meile«. Ich wollte danach aber etwas machen, bei dem mir das Herz aufgeht – und das sind Fahrräder. 2017 bin ich nach Wien zur Europäischen Radlogistik-Konferenz (ECLC) und habe gesehen: Da ist ein Riesensmarkt. Die Paketmengen steigen, die Onlinebestellungen steigen, die Probleme in den Städten steigen – was Verkehr angeht. Diesen Markt will ich mit Fahrrädern bedienen.

Was hat Dich damals bewegt, zu Velogista zu gehen?

Bei der ECLC in Wien lernte ich den damaligen Geschäftsführer Martin Seißler kennen. Martin fuhr Waren mit Schwerlastern aus, während ich mit Cycle Logistics CL GmbH auf große Warenmengen der echten KEP-Dienste gesetzt habe, also Kurier-, Express- und Paketdienste. Im Frühjahr 2019 kam eine Anfrage zur Ausfuhr von Ökokisten dazu. Gleichzeitig befand sich Velogista in einer wirtschaftlichen Schieflage. Als Geschäftsführer von Cycle Logistics konnte ich mit der Übernahme von Velogista das Geschäft für größere Lasten fortsetzen und bisherige Standorte stabilisieren.

Was hast Du anders gemacht?

Velogista war damals mit einer großen Vision unterwegs: den S-Bahn-Ring mit der Ausfahrt von Ökokisten autofrei zu machen. Das wollen wir heute immer noch. Wir haben dafür die Touren verdichtet; Kunden werden jetzt am selben Tag im selben Gebiet beliefert. Der Markt auf der »letzten Meile« ist schwierig, weil die Leute noch nicht endgültig verstanden haben, dass man für ein bis vor die Haustür zugestelltes Paket auch faires Geld bezahlen muss.

Hat Eure Kundschaft ein besonderes Interesse an nachhaltiger Zustellung?

Ganz unterschiedlich. Einerseits arbeiten wir mit kommerziellen KEP-Dienstleistern zusammen, die nach Alternativen zur Zustellung suchen – falls Berlin die Stadt für Dieselfahrzeuge dicht macht. Anderen Kunden ist eine nachhaltige Zustellung wichtig, damit das Gesamtkonzept stimmig ist. Eine Ökokiste von Brodowin verkauft sich schlecht, wenn die ökologisch und biologisch hochwertige Ware mit einem stinkenden Diesel in Kreuzberg vor die Haustür gefahren wird. Der Onlineversender MEMO liefert Büroartikel aus, dessen Ware normalerweise besser ins Auto pas-



Martin Schmidt, Geschäftsführer von Cycle Logistics und neuer Inhaber der Marke »Velogista«.

sen würde; aber die Zustellung auf der letzten Meile per Lastenrad ist expliziter Bestandteil eines nachhaltigen Verkaufskonzepts.

Welche Infrastruktur braucht eine gute Zustellung per Lastenrad?

In unseren Städten planen wir Straßen und dann planen wir die Stadt drumherum. Eine Straße besteht aber aus einer Fahrbahn, dem Bürgersteig und bitte auch einem Radweg. Deshalb sollte die Straßenflächennutzung anders aufgeteilt werden: weniger Platz für parkende Autos und dafür richtig breite Fahrradwege. Baulich getrennt und farblich markiert, damit sich auch zwei 1-Meter breite Lastenräder bequem überholen können.

Du bist auch der Vorsitzende des Radlogistik Verbands Deutschland. Was sind Eure Forderungen?

Die Einlieferer der Waren sollten sich mit nachhaltigen Logistik- und Mikrodepotprozessen beschäftigen und ihre Autos durch Lastenräder ersetzen. Gewerbliche Lieferverkehre, Lastenräder und auch Autos, brauchen mehr Flächen zum Fahren, sowie zum Ein- und Ausladen. Parkende Autos sollten dafür als Erstes weichen. Ebenso sollte das Regularium bezüglich der Wattleistung für elektrische Cargobikes so gestaltet werden, dass sie auch bei mehr als 250 Watt noch führerschein- und versicherungsfrei gefahren werden dürfen. Und zuletzt sollten die Lastenradhersteller Fahrräder bauen, die erschwinglich sind und vor allem länger halten.

Das Interview in voller Länge finden Sie unter www.radzeit.de.

BERLINER MAUERSTREIFZÜGE 2020

mit Michael Cramer

Auch 2020 lädt die Berliner Abgeordnetenhausfraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu den »Mauerstreifzügen« ein.

Unter der Leitung von Michael Cramer können Sie in acht Etappen entlang der ehemaligen Mauer Berlin auf neuen alten Wegen erkunden, Natur erleben und Geschichte(n) im wahrsten Sinn des Wortes erfahren.

Die »Mauerstreifzüge« beginnen jeweils um 14 Uhr und finden bei jedem Wetter statt. Sie sind zwischen 20 und 30 Kilometer lang und werden nach Möglichkeit durch eine kleine Rast in einem Biergarten unterbrochen.

Die Termine der Berliner Mauerstreifzüge

- 30. Mai** Potsdamer Platz (historische Ampel) - S-Bahnhof Adlershof
- 13. Juni** S-Bahnhof Adlershof - S-Bahnhof Lichtenfelde Süd
- 27. Juni** S-Bahnhof Lichtenfelde Süd - Hauptbahnhof Potsdam (nördlicher Zugang)
- 11. Juli** Hauptbahnhof Potsdam (nördlicher Zugang) - Bahnhof Staaken
- 25. Juli** Bahnhof Staaken - Bahnhof Hennigsdorf
- 8. August** Bahnhof Hennigsdorf - S-Bahnhof Hermsdorf
- 22. August** S-Bahnhof Hermsdorf - S-Bahnhof Wollankstraße
- 5. September** S-Bahnhof Wollankstraße - Potsdamer Platz

Die Mauerstreifzüge finden **Samstags** statt. Startzeit **14:00 Uhr**

Bündnis 90/DIE GRÜNEN Abgeordnetenhaus von Berlin www.gruene-fraktion.berlin



Weniger Autos, mehr Mobilität

Bündnis Berliner Straßen für alle

Das Mobilitätsgesetz soll Berlins Verkehr tiefgreifend verändern. Der ÖPNV soll ausgebaut und breite Rad- und Gehwege geschaffen werden. Gleichzeitig gibt es in Berlin bereits heute mehr als 1,2 Millionen Autos. Jedes Jahr steigt ihre Zahl. Für mehr Platz und für eine lebenswerte und klimafreundliche Stadt muss der Autoverkehr reduziert werden. Der ADFC hat deshalb mit einem breiten Bündnis aus Umwelt- und Verkehrsorganisationen ein Forderungspapier aufgestellt. Der Maßstab des Erfolgs: Die Halbierung der Anzahl der Pkw in Berlin alle zehn Jahre. Sieben Forderungen sind in dem Papier enthal-

ten, darunter die Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit, die Umwandlung von jährlich 60.000 Parkplätzen im öffentlichen Raum, die Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs mit weniger und kleineren Fahrzeugen und der stadtweite

Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor bis zum Jahr 2030.

Das Bündnis besteht bislang aus 11 stadt-, umwelt- und verkehrspolitischen Verbänden und Initiativen und freut sich über weitere Partner*innen.

Infos unter: www.berliner-strassen-fuer-alle.de



STADTRADELN Berlin

Für den Klimaschutz Radkilometer sammeln



Vom 27. Mai bis 16. Juni nimmt die Stadt Berlin am STADTRADELN teil. Beim STADTRADELN mitmachen können alle, die in Berlin wohnen, arbeiten, eine (Hoch-)Schule besuchen oder einem Verein angehören. Drei Wochen lang tragen die Teilnehmenden alle geradelten Kilometer in einen Online-Kalender ein. Jeder geradete Kilometer trägt zum Klimaschutz bei – und am Ende gibt es tolle Preise zu gewinnen! Wer teilnimmt, meldet sich unter stadtradeln.de/berlin an, gründet ein eigenes Team oder schließt sich einem bestehenden Team an. STADTRADELN ist eine bundesweite Kampagne des Klima-Bündnis und wird in Berlin durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz ausgerichtet.



VELO
BERLIN

Das -Festival.

18.–19. April 2020
📍 FLUGHAFEN TEMPELHOF

↘ veloberlin.com

presented by
brose

Online Tickets für 6€ statt 10€
mit Rabatt-Code **velokiez**
auf veloberlin.com

VELOBerlin – 10 Jahre Fahrradfestival

Bereits zum zehnten Mal findet das Fahrradfestival VELO vom 18.–19. April 2020 in Berlin statt. Der ADFC Berlin ist Partner der ersten Stunde und auch zum Jubiläum mit von der Partie: mit Infostand, fLotte Berlin, Fahrradregistrierung, Radcheck und geführten Touren. Von CHRISTOPH SCHULZ.

Nach sieben Jahren an der Messe Berlin rund um den Funkturm sind die Veranstalter, die Berliner Agentur Velokonzept und die Messe Friedrichshafen, 2018 mit einem neuen Konzept an den ehemaligen Flughafen Tempelhof gezogen – und haben eine lokale Radmesse zu Europas bedeutendstem Fahrradfestival werden lassen. In diesem Jahr werden mehr als 300 Aussteller und 500 Marken in den zwei Hangars und dem riesigen Außengelände am Flughafen Tempelhof erwartet. Im Fokus stehen neben den Neuheiten aus den Bereichen E-Bike und Urban auch leichte Kinder- und Jugendräder in der YoungStars Area, familiengerechte Cargobikes sowie der große Trend der Gravelbikes für sportives Radfahren und Reisen in jedem Gelände.

Alle Räder können auf vielfältigen und großen Teststrecken ausprobiert werden. Wer etwas länger unterwegs sein will, kann mit dem ADFC Berlin, Flux RC, Velo Classico oder der Mecklenburger Seenrunde ein- bis zweistündige Ausfahrten mit Alltagsrad oder Rennrad unternehmen. Das umfangreiche Bühnenprogramm reicht vom Weltrekordhalter Jonas Deichmann, der vom Nordkap bis nach Kapstadt 18.000 km in 72 Tagen zurücklegte, über Paneldiskussionen zum Berliner Radverkehr bis hin zum Live-Podcast mit Mobilitätsexpertin Katja Diehl.

Kinder auf's Rad!

Während überall über Luftverschmutzung, SUV und Elterntaxis diskutiert wird, geht die VELOBerlin mit gutem Beispiel voran und bringt Kinder wie Familien auf's Rad. Angefangen mit einem Panel zur Bewegungsförderung, über das Lauftradrennen des Berliner Sechstagerrennens bis hin zur Preisverleihung zur fahrradfreundlichsten Schule, aber auch BMX Workshops, Bike Trial und Pumptrack für die richtige Fahrtechnik und natürlich die besten Kinder- und Jugendräder sowie Cargobikes: Wenn Kinder schon früh Spaß am alltäglichen Radfahren entwickeln, werden sie auch später öfter das Fahrrad als Verkehrsmittel nutzen.

Vor dem Flughafengebäude und rund um den historischen Rosinenbomber findet zum dritten Mal das Airfield Race statt. In verschiedensten Formaten treten die schnellen Frauen und Männer, Kinder und Jugendliche in den Kategorien Rennrad, Fixed Gear und Lastenrad gegeneinander an. Wem das nicht genug ist, der ist bereits zwei Tage vorher schon mit Sack und Pack in Hamburg gestartet: beim Hansegravel geht es über 600 km entlang der alten Hansestädte bis nach Stettin – und anschließend zur VELOBerlin.

ADFC Berlin Mitglieder erhalten VELOBerlin-Tageskarten für 6 Euro statt 10 Euro mit dem Rabatt-Code »velokiez« unter www.veloberlin.com.



Mehr als eine Messe: Auf der VELO geht es sportlich zur Sache.

Eva-Maria Scheel nimmt Abschied vom Landesvorstand

Nach neun Jahren im Landesvorstand und acht Jahren als Landesvorsitzende ist Eva-Maria Scheel auf der diesjährigen Mitgliederversammlung nicht erneut angetreten. Im *radzeit*-Interview spricht sie über ihre Zeit an der Spitze des Verbands. Das Interview führte NIKOLAS LINCK.



Auf der ADFC Sternfahrt 2017: Die Fahrt über die Autobahn ließ sich die Landesvorsitzende in keinem ihrer Amtsjahre nehmen.

Wann hast du angefangen, Dich beim ADFC zu engagieren?

Ab 2002 bin ich regelmäßig bei ADFC-Radtouren mitgeradelt. 2006 sprach mich eine Mitradlerin an. Der ADFC benötige dringend Leute, die politisch mitarbeiten. Da habe ich nicht lange überlegt. Als Alltagsradlerin habe ich die Probleme für Radfahrer*innen Tag für Tag selbst erlebt und als Charlottenburgerin habe ich mich der Stadtteilgruppe City-West angeschlossen. Nach meiner Wahl zur stellvertretenden Sprecherin der Gruppe war im Jahr 2011 der Sprung in den Vorstand schnell getan.

Du kommst aus der Fahrradstadt Münster. War der Umzug nach Berlin ein Kulturschock?

Als Münsteranerin war ich es gewohnt, alle Wege bei Wind und Wetter mit dem Fahrrad zurückzulegen. Ich bin von meinen Eltern so erzogen worden, das war ganz selbstverständlich. 1983 bin ich nach Berlin gezogen, das war ein großer Unterschied. Aber es ist ein Irrtum zu glauben,

dass die Radverkehrsinfrastruktur in Münster perfekt ist. Der Radverkehrsanteil ist mit ca. 40 Prozent sehr hoch, das ist aber vor allem der Tatsache geschuldet, dass die Münsteraner*innen es gewohnt sind, mit dem Fahrrad zu fahren. Das hat auch mit der Nähe zu Holland zu tun.

Was waren für dich prägende Entwicklungen im Verband innerhalb deiner Amtszeit?

Insgesamt hat der ADFC seit 2012 eine rasante Entwicklung hingelegt. Er hat sehr schnell viele Mitglieder gewonnen. So haben sich neue Aufgaben und Herausforderungen entwickelt. Viele neue Projekte und Kooperationen sind entstanden. Im Zuge der Professionalisierung wurden Aufgaben, die vorher ehrenamtlich geleistet wurden, an neue hauptamtliche Mitarbeiter*innen übergeben. Ein wichtiger Meilenstein war die Einführung von Parität im Vorstand, um mehr Frauen in den Vorstand zu bekommen, der jahrelang männlich dominiert war.



Foto: © Rennstahl

Vortrag: Andreas Kirschner von Rennstahl / Falkenjagd zusammen mit Pinion am 25. Mai um 19:30 Uhr

DIE SCHÖNSTEN ROUTEN SIND OFT NICHT ASPHALTIERT.

Passende Fahrräder mit breiten Reifen für Sand, Schotter und Wald gibt es bei uns.

VELO Berlin: am Sonntag mit J.Kleinebenne, Herz & Hirn von Patria

Fahrrad-Codierung mit dem ADFC am 13 Juni 11 – 16 Uhr bei velophil

Alle Termine unter:

www.velophil.berlin/Aktivitaeten

Nichts verpassen und Newsletter abonnieren: www.velophil.berlin/allgemein/newsletter



NORWID | FALKENJAGD | RENNSTAHL PATRIA | TOUT TERRAIN | VELOTRAUM STEVENS | VSF-FAHRRADMANUFAKTUR BROMPTON | RIESE & MÜLLER BIRDY

velophil. Sonne in den Speichen

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

www.velophil.berlin



Ist die politische Arbeit in Berlin heute eine andere als früher?

Die politische Lobbyarbeit des ADFC hat heute mehr Gewicht als früher. Der ADFC ist unter anderem Mitglied im Beirat der BVG, im Aufsichtsrat der infraVelo oder im Verkehrsausschuss der IHK. Das bedeutet auch, dass die repräsentativen Auf-

gaben des Landesvorstandes deutlich zugenommen haben. 2015 startete der Volksentscheid Fahrrad. Das war eine große Herausforderung für den ADFC Berlin und drohte für kurze Zeit, den Verband zu spalten. Doch nach der positiven Entscheidung der Mitglieder für das Volksbegehren ging der ADFC mit fri-

ischem Wind daraus hervor. Die Umsetzung des Mobilitätsgesetzes erfordert nun viel Zeit, politisches Geschick und wird die Arbeit des ADFC noch viele Jahre bestimmen. Auf zivilgesellschaftlicher Seite gibt es viele neue Vereine, Gruppen und Initiativen und damit junge Menschen mit neuen Denkweisen und Positionen. Das öffnet die Tür für neue Zusammenarbeit.



© PSD Bank

Spenden sammeln für den guten Zweck auf der PSD-HerzFahrt 2017.

Spreeuferweg selbst gemacht

Weil die Behörden seit Jahren untätig sind, haben ADFC-Aktive einen Teil des Spreeuferwegs selbst ausge bessert.

Der Zustand des Spreeuferwegs zwischen Charlottenburg und Spandau ist vielerorts eine Katastrophe. Je nach Wetter behindern entweder Matschwüsten oder Pulversand beim Gehen, Joggen und Radfahren. Beides sorgt immer wieder für Stürze. Eigentlich gehört der Abschnitt zum offiziell touristisch ausgewiesenen Spreeradweg von der Quelle bis zur Mündung, doch bis der neu gebaut wird, fühlt sich in den Verwaltungen wieder einmal niemand

zuständig. Nachdem Anfragen ans Bezirksamt und das Wasser- und Schifffahrtsamt, auf deren Flächen der Weg liegt, allesamt ohne Erfolg blieben, nahm die ADFC-Stadtteilgruppe City-West im Dezember die Sache selbst in die Hand. Mit Lastenrädern und Fahrradanhängern transportierte sie fünf Tonnen Spezi alsand ans Ufer und besserte die Schlaglöcher aus. »Was bleibt einem anderes übrig, wenn sich sämtliche Verantwortliche für unzuständig erklären? Der Weg soll doch sicher benutzbar sein, bis nach Fertigstellung der Autobahnbrücken, erst dann der Uferweg darunter asphaltiert wird« erklärt Vorstandsmitglied und Charlottenburger Henning Voget. Er macht weiterhin Druck für die Neugestaltung des gesamten Weges.

Vor acht Jahren wurdest du in den Vorstand gewählt. Wenn Du acht Jahre in die Zukunft blickst: Was für einen ADFC wünschst Du Dir 2028?

2028 hat der ADFC Berlin 30.000 Mitglieder. Alle seine Gremien sind paritätisch besetzt. Viele Frauen und junge Menschen sind ganz selbstverständlich im Verband aktiv. Der Landesvorstand arbeitet mit Freude und Teamgeist zusammen. Positions-, Machtkämpfe und persönliche Egotrips gehören der Vergangenheit an. Das »Wir« steht im Vordergrund. Der Verband ist in der Lage, sich ständig weiterzuentwickeln, Neues zuzulassen und trotzdem die Marke ADFC zu bewahren.

Termine

18. – 19. April | VELO Berlin

veloberlin.com

26. April | ADFC Kieztouren

Infos bald unter:

adfc-berlin.de/radtouren/kieztouren

20. Mai | Ride of Silence

19 Uhr, Brandenburger Tor

7. Juni | ADFC Sternfahrt

adfc-berlin.de/sternfahrt

Anzeigen

fahrradkoppel

Räder • Zubehör • Werkstatt

Hufelandstr. 7
10407 Berlin
Tel.: 030 - 607 89 89
Fax: 030 - 606 57 34



www.fahrradkoppel.de info@fahrradkoppel.de

Fahrrad.Frank

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

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



☎ 285 99 750 Öffnungszeiten:
☎ 285 99 751 Mo-Fr 10-19⁰⁰
📧 fahrrad.frank@vsf-mail.de Sa 10-17⁰⁰

Uli's Fahrradladen

seit 1983

Alltagsräder • Ersatzteile • Service
Spezialist für Oldtimerräder
und „Brooks“ Ledersättel

13585 Berlin-Spandau
Jagowstraße 28
Tel.: (030) 336 69 87
Fax: (030) 336 92 15



Rad&Touren 2020 frisch gedruckt

Eine schöne Nachricht zum Jahresbeginn: Das Rad&Touren-Heft konnte dieses Jahr dank großen ehrenamtlichen Engagements gedruckt werden. Es erscheint jetzt in begrenzter Stückzahl und wird gegen eine Schutzgebühr von zwei Euro abgegeben.



Sie können es hier erwerben:

- im ADFC Velokiez (siehe S. 15.)
- bei ausgewählten Fahrradhändlern¹
- bei den ADFC-Radtourenleiter*innen.

Außerdem finden Sie alle Touren mit einer detaillierten Beschreibung im Radtourenportal:
touren-terminen.adfc.de

SO VIELSEITIG WIE DAS RADFAHREN.



MYBIKE unterhält und informiert mit Tests von Rädern, Bekleidung und Zubehör, den schönsten Radtouren für Freizeit sowie Urlaub und berichtet über die Trends der urbanen Fahrradwelt. Nur 5,20 €.

JETZT TESTEN:

2 Ausgaben nur 6,90 € (statt 10,40 €) + Geschenk (z.B. E-BIKE-Katalog oder Radreise-Sonderheft)

abo.mybike-magazin.de/02440b

Seit über 30 Jahren Qualität
und Fahrradvielfalt
aus Kreuzberg



räderwerk
FAHRRÄDER UND ZUBEHÖR

Körtestraße 14
10967 Berlin

Mo – Fr 10 – 19
Sa 10 – 16

Telefon 6 91 85 90

info@raederwerk.de
www.raederwerk.de

L U S T A U F B E W E G U N G

JETZT IM HANDEL



Rundumberatung für E-Bike-Fans.
Nur 6,90 € oder gratis im MYBIKE-Kurzabo!

AUSGABE 2020 AB 22.4. IM HANDEL



Die schönsten Radtouren in Deutschland inklusive GPS-Daten. Nur 6,50 € oder gratis im MYBIKE-Kurzabo!

Portofreie Direktbestellung: www.delius-klasing.de/zeitschriften,
per Telefon unter +49 (0) 521-559955
oder digital in der MYBIKE-APP



GROSSE MYBIKE-
JAHRESVERLOSUNG:

Sichern Sie sich Ihre Gewinnchance auf ein E-Bike XTRA WATT EVO ROHLOFF von ROSE im Wert von 5.399 €.
Jetzt auf www.mybike-magazin.de/verlosung2020 registrieren.

TEILNAHMEBEDINGUNGEN: Alle Anmeldungen, die bis zum 31.12.2020 eingehen, nehmen an der Verlosung teil. Die Verlosung erfolgt Anfang des Jahres 2021. Alle Infos unter www.mybike-magazin.de/verlosung2020.

Abhängig vom Auto

In Marzahn-Hellersdorf dominiert der Autoverkehr, denn Rad-, Fuß- und öffentlicher Nahverkehr wurden bislang vernachlässigt. Eine neue Stadträtin macht Hoffnung, muss sich jedoch noch beweisen. Von NIKOLAS LINCK.



© ADFC Berlin

In Marzahn-Hellersdorf sind Radwege, die diesen auch Namen verdienen, leider eine Seltenheit. In diesem Fall fährt man mit dem Rad nicht nur in der Dooringzone, es fehlt auch ein Gehweg.

Auch wenn manch einer in Berlin-Mitte es kaum glauben mag: Marzahn-Hellersdorf hat einiges zu bieten. Zwischen Plattenbausiedlungen und Einfamilienhaus-Idyll finden sich lauschige Baggerseen, Wanderwege, eine historische Mühle und die einzige Seilbahn der Stadt. Doch wer aus der Innenstadt zu einem Besuch mit dem Fahrrad anreist, muss sich auf ein Nahtoderlebnis gefasst machen, noch bevor das Sightseeing losgehen kann.

Durch Lichtenberg geht es zunächst auf zum Radfahren freigegebenen, holprigen Gehwegen gen Osten. Die böse Überraschung kommt auf der Marzahner Brücke, die den Verkehr über S-Bahngleise und die Märkische Allee in den Nachbarbezirk trägt. Hier löst sich der Gehweg plötzlich in Luft auf und Radfahrende sollen es ihm offenbar gleichtun: Auf drei Fahrstreifen drängen sich die Autos mit Tempo 50. Dazu kommt nach etwa hundert Metern rechterhand eine Auffahrt (Tempo 60), die in einen weiteren Fahrstreifen mündet, sodass man plötzlich nicht mehr am rechten Fahrbahnrand, sondern inmitten der Rei-

hen hupender und drängelnder Autos fährt. So ähnlich muss es sich anfühlen, mit dem Fahrrad aus Versehen auf die Autobahn zu geraten.

Es ist wie so oft in Berlin: Die Gefahr ist lange bekannt, doch die Behörden werden nicht tätig. Bereits 2017 reichte die lokale ADFC-Stadtteilgruppe eine Petition im Abgeordnetenhaus ein. Auf Einladung des Petitionsausschusses mussten die Verantwortlichen aus Bezirk, Verkehrslenkung (VLB) und Polizei daraufhin zu zwei Ortsterminen erscheinen. Grundlegende Änderungen an der Situation wurden von der VLB jedoch abgelehnt, mit der Begründung, dass die Brücke ohnehin in den Jahren 2022 bis 2028 neu gebaut werden soll. Radfahrende müssen bis dahin also weiterhin einen komplizierten Umweg über Treppen unter der Brücke hindurch nehmen – sofern sie ihn kennen.

Nach dem Brückenschock in Marzahn-Hellersdorf angekommen, öffnen sich typisch breite Ost-Berliner Straßen. Auf manch ruhiger Nebenstraße lässt sich recht gut Radfahren, auf den Hauptverkehrsachsen meistens nicht. Obwohl es im Bezirk

verglichen mit der Innenstadt noch richtig viel Platz gibt, wird es immer enger. Denn neben einer steigenden Zahl von Autos füllen auffällig viele Lkw die Straßen. Diese fahren nicht nur gewerbliche Ziele im Bezirk an, sondern warten auch Tage und Nächte in langen Reihen an den Straßenrändern auf den nächsten Einsatz.

Dass das eigene Auto für die meisten im Bezirk unverzichtbar scheint, verwundert nicht. Denn der öffentliche Nahverkehr schafft es nicht, Mobilität umfassend zu gewährleisten. Die nächste Haltestelle ist oft weit entfernt, die Taktung der Trams und Busse ist gering und nachts stehen S- und U-Bahnen still. Wer nun das Fahrrad ernsthaft als Alternative in Erwägung zieht, steht schnell vor Problemen, genauer gesagt: auf Straßen mit wichtiger Verbindungsfunktion, aber ohne gute Radinfrastruktur. Wo es Radwege gibt, sind sie wie an der B1/B5, der Hellersdorfer Straße oder der Landsberger Allee größtenteils in miserablen Zustand, verlaufen vor Kreuzungen gefährlich versteckt oder befinden sich in der »Dooring-Zone« parkender Autos. Daneben schiebt sich auf vier bis

sechs Spuren der Autoverkehr vorbei. Normale Flächenungerechtigkeit in Berlin, möchte man meinen. Eine Besonderheit in Marzahn-Hellersdorf ist, dass öfters auch die Gehwege fehlen. Gibt es einen befestigten Gehweg auf der einen Straßenseite, weist die andere oft nur einen matschigen Trampelpfad auf. Oder es gibt auf einer Straßenseite zwar einen Radweg, aber keinen Gehweg. Kein Wunder, dass auch Fußgänger*innen den Radweg nutzen, um nicht über die vierspurige Straße hetzen zu müssen.

Mit seinem vielen Grün wäre der Bezirk prädestiniert für attraktive Radrouten abseits des motorisierten Verkehrs. Doch der von vielen Radfahrenden genutzte Wuhletalwanderweg blieb bislang ein Trampelpfad und wird erst jetzt unter der neuen Stadträtin endlich angefasst. Auch kleinere beliebte Rad-Abkürzungen wie der Biesdorfer Friedhofsweg sind Schlaglochpisten.

Dass fast der gesamte Bezirk mit dem Auto unterwegs ist, macht sich besonders zu den Stoßzeiten bemerkbar. Dann staut es sich nicht nur auf den Einfallstraßen in Richtung City, sondern auch vor den Schulen des Bezirks. Die meisten Kinder werden mit dem Auto gebracht, denn zu Fuß oder mit dem Rad kann es gefährlich werden. Das Problem dabei: Je mehr Kinder mit dem Auto gebracht werden, desto gefährlicher wird es für alle anderen.

Auch Grit Lehmann macht sich Sorgen, wenn ihr 11-jähriger Sohn mit dem Rad zur Schule fährt. Sie klagt über die vielen schlecht einsehbaren Straßenquerungen auf seinem Weg. »Wenn er mit dem Rad unterwegs ist, habe ich immer Herzklop-

fen«, sagt Lehmann, die seit zwei Jahren in Mahlsdorf lebt und sich in der Stadtteilgruppe des ADFC engagiert. Sichere Schulwege sind eines von vielen Themen der Gruppe, zum Beispiel in der Kastanienallee. In dieser ruhigen Nebenstraße steht nicht nur eine Schule, sondern auch ein Forschungszentrum für Kinder. Doch statt Radwegen oder einer Fahrradstraße befindet sich auf der engen Fahrbahn eine Reihe parkender Autos, wodurch Verkehr immer nur in eine Richtung möglich ist. Mit dem Fahrrad eine gefährliche Slalom-



Grit Lehmann (3. v. l.) und Rüdiger Schubert (2. v. l.) engagieren sich in der ADFC-Stadtteilgruppe Wuhletal

fahrt, besonders für Kinder. Stadträtin Zivkovic (CDU) kennt das Problem und die Forderung des ADFC nach einem Parkverbot, kann sich aber nicht dazu durchringen (siehe Interview S. 10).

Ein klares Bekenntnis zur Verkehrswende fehlt seitens der Stadträtin noch zu oft.

Trotzdem gibt es Lob von Grit Lehmann und ihrer Stadtteilgruppe. Denn das Thema Radverkehr ist seit der Amtsübernahme Zivkovic's erstmals überhaupt wieder auf dem Radar des Bezirksamts. »Sie hört zu und schaut sich die Probleme auch mal vor Ort an«, erzählt Lehmann. Auch langjährige Marzahn-Hellersdorfer Radaktivisten wie Rüdiger Schubert, der seit 20 Jahren im Bezirk wohnt, haben Hoffnung: »Es passiert jetzt etwas, nur eben viel zu langsam. Es ist trotzdem mehr als bei ihren Vorgängern.«

Die 42-jährige Zivkovic hat kein leichtes Erbe angetreten. Marzahn-Hellersdorf ist ein junger Bezirk, der zu großen Teilen vor 40 Jahren, in der ehemaligen DDR gebaut wurde. Damals wurde an vieles, aber nicht ans Radfahren gedacht. Will Zivkovic jedoch den rasanten Wachstum ihres Bezirks meistern, kommt sie am Thema Radverkehr heute nicht mehr vorbei. Dafür muss sie ihm, neben der Wirtschaft als ihrem anderen großen Aufgabengebiet, ausreichend Aufmerksamkeit widmen. Und sie muss den Mut haben, dem ausufernden Autoverkehr Flächen zu entziehen, um Platz für die anderen Verkehrsarten zu schaffen. Mit dem ADFC steht sie dabei im konstruktiven Austausch. Ein gemeinsames Projekt feiert bereits große Erfolge: Seit Januar beherbergt der Bezirk zehn Freie Lastenräder der ADFC-»fLotte«. Bleibt zu hoffen, dass nun auch flott gute Radwege gebaut werden, auf denen die Menschen gern fahren und sicher ankommen.

Diesen Artikel mit weiteren Fotos aus Marzahn-Hellersdorf finden Sie unter www.radzeit.de.



Radfahrer bitte in Luft auflösen: Lebensgefährliche Verkehrsführung auf der Marzahner Brücke.

»Unsere Straßen sind jetzt schon voll«

Nadja Zivkovic ist seit anderthalb Jahren Stadträtin für Verkehr in Marzahn-Hellersdorf. Im *radzeit*-Interview spricht sie über die Verwaltung als unattraktiven Arbeitgeber, die schwierige Zusammenarbeit mit der VLB und über die Probleme, die immer mehr Autoverkehr mit sich bringt. Das Interview führte NIKOLAS LINCK.



© BA Marzahn-Hellersdorf/Hermes



© BA Marzahn-Hellersdorf/Hermes

Dank guter Zusammenarbeit des ADFC mit dem Bezirk sind auch in Marzahn-Hellersdorf 10 Lastenräder der fLotte ausleihbar. Stadträtin Nadja Zivkovic, ADFC-Vorsitzende Eva-Maria Scheel und Dr. Jochen Gollbach, Leiter der Freiwilligenagentur Marzahn-Hellersdorf (v. r. n. l.), bei der Einweihung am 20. Januar.

Nadja Zivkovic, ist seit Dezember 2018 Bezirksstadträtin für Wirtschaft, Straßen und Grünflächen.

Frau Zivkovic, kann man in Marzahn-Hellersdorf gut Rad fahren?

Wir haben insgesamt 540 km Straße und 111 km Radwege. Natürlich haben wir viele Stellen, wo man was machen müsste. Aber ich finde: Ein Fünftel Radwege, das könnte schlimmer sein.

Sie fahren selbst auch Rad?

Ich bin früher viel mehr Rad gefahren, mit dem Rennrad. Das schaffe ich jetzt aufgrund der Termindichte nicht. Aber wir haben hier ein E-Bike und das könnten alle Mitarbeiter nutzen. Wenn es passt, mache ich das auch sehr gern.

Das Radfahren im Bezirk macht Ihnen Spaß?

Ja. Also wenn ich nicht gerade über die Marzahner Brücken muss. Da war ich ein einziges Mal in meinem Leben. Ich fuhr die Landsberger Allee hoch, stand plötzlich auf der Brücke und dachte: ups, das ist keine gute Lösung. Aber es geht, wenn man auf den Fußweg fährt, das Rad die Treppen hinunterträgt und die Unterführung benutzt. Das ist nicht sehr komfortabel und für den Radverkehr wahnsinnig unattraktiv. Das muss man dann wissen. Auf der Märkischen Allee fahre ich auch ungern, dort gibt es keinen Radweg. Aber da suche ich mir alternative Wege, die oft auch schöner sind.

Aber sollte der Anspruch nicht sein, dass auch die direkten Wege per Rad sicher und angenehm sind?

Auf jeden Fall. Wir müssen dahinkommen, dass das Fahrrad gleichberechtigt mit dem Auto ist. Aber wir können in unserem Bezirk aufs Auto nicht komplett verzichten. In der Innenstadt ist das leichter, weil es eine bessere Anbindung mit dem ÖPNV gibt. Die Vorgabe von höchstens 500 Metern Fußweg bis zur nächsten Haltestelle wird hier teilweise nicht erfüllt. Die Menschen sind auf ihr Auto angewiesen, deshalb müssen wir mit dem Radverkehr anders umgehen als in der Innenstadt.

Was heißt das konkret?

Ich kann nicht auf dieser oder jenen Straße einfach eine ganze Spur wegnehmen und dem Radverkehr geben. Da muss ich mir überlegen, ob vielleicht ein Radweg auf einem Grünstreifen daneben entstehen kann. Wir haben auch 35.000 Pendler, die jeden Tag über die B1 einfahren. Die werden auch nicht wegfallen. Dafür müssten wir den ÖPNV stärken, der ist leider noch nicht so attraktiv. Aber das liegt in der Hand des Senats, nicht des Bezirks.

Fühlen Sie sich da vom Senat allein gelassen?

Allein gelassen nicht. Aber ich denke, man könnte konzentrierter und rigoroser an das Thema ÖPNV-Ausbau herangehen, als es der Senat macht.

Ehrlich gesagt habe ich mich ziemlich oft unsicher gefühlt, als ich vorhin vor unserem Interview durch den Bezirk geradelt bin.

Sie sind offenbar hartgesottener als ich.

Ich bin früher oft durch den Wedding ge-

fahren, dagegen finde ich das hier easy. Aber das ist auch immer ein persönliches Empfinden und man muss dafür sorgen, dass es allen gut geht.

Ein Beispiel wäre die Kastanienallee. Eine Nebenstraße mit einer Schule und einem Kinderforschungszentrum. Trotzdem kein Radweg und rechts eine Reihe parkender Autos, an denen man im Slalom vorbeimuss. Für Kinder viel zu gefährlich.

Die Straße ist nicht sehr breit. Der ADFC möchte gern ein Parkverbot auf dieser Straße. Ich bin in einem Widerstreit, weil es dort auch Anwohner gibt, die zur Arbeit oder woanders hinkommen müssen. Ich bin mir des Problems bewusst, aber eine direkte Lösung habe ich im Moment noch nicht.

Eine Lösung wäre, die parkenden Autos dort wegzunehmen.

Die Parksituation in der Kastanienallee und der Umgebung ist sehr angespannt. Die Autos da gänzlich wegzunehmen ist keine gute Lösung, die allen hilft.

Aber gehören solche Entscheidungen nicht dazu? Es gibt ja immer mehr Menschen und immer mehr Autos im Bezirk, die auch immer mehr Fläche brauchen.

Aber inzwischen müssen nur noch 0,25 Stellplätze pro Wohnungsneubau vorhanden sein. Und deshalb machen sich die Menschen Gedanken, ob sie sich ein Auto anschaffen oder nicht. Meinen Sie nicht, dass da auch ein gewisser Bewusstseinswandel bei den Menschen stattfindet?

Wenn sie wie in der Kastanienalle einen Parkplatz direkt vor der Tür haben, wahrscheinlich nicht.

Aber unsere Straßen sind jetzt schon voll, wir haben ja gar keinen Platz mehr. Wenn ich hier herziehen würde und die Parkplatzsituation sehe, würde ich mir drei Mal überlegen, ob ich mir ein Auto anschaffe.

Radschnellverbindungen machen auch längere Strecken fürs Fahrrad attraktiv. Wie stehen Sie zur Idee einer »Radbahn« entlang der U-Bahnline U5?

Das unterstütze ich komplett. Bereits mein Vorgänger hatte dazu ein Schreiben an die Senatsverwaltung verfasst. Die Antwort war etwas verwirrend, da wurde nach der politischen Willensbildung im Bezirk gefragt. Wir hatten dazu bereits drei Anträge in der BVV, die habe ich nun wieder zurückgeschickt.

Wie ist Ihre Zusammenarbeit mit der VLB?

Die Kollegen dort sind scheinbar sehr eingespannt. Wir würden uns wünschen, dass es an der einen oder anderen Stelle schneller laufen würde und wir eher eine Rückmeldung bekämen.

Auch die Marzahner Brücken sollen verändert werden. Ihr Bezirk hätte dort gern jetzt Radverkehrsanlagen, die VLB aber nicht.

Das Argument der VLB ist: Wenn wir da etwas machen, suggerieren wir ein Sicherheitsgefühl, das es nicht gibt. Die VLB ist aber nicht gewillt, dort einen Kompromiss einzugehen. Das ist schwierig. Auch hier war die Zusammenarbeit mit der Abteilung 4, die den Neubau der Brücke macht, wesentlich konstruktiver als mit der VLB.

Es gibt auch Maßnahmen, für die Sie den Senat gar nicht brauchen, etwa die Einrichtung von Fahrradstraßen. In Ihrem Bezirk gibt es bislang eine Fahrradstraße. Finden Sie das nicht ein bisschen wenig?

Ich würde das nicht an der Anzahl festmachen. Davon hängt nicht ab, ob wir ein fahrradfreundlicher Bezirk sind. Wir haben sehr viel Wohngebiet, da gilt generell Tempo 30. Ich bin eher für eine Gleichberechtigung von Autofahrern und Radfahrern, als für eine Bevorzugung. Ich bin nicht generell gegen Fahrradstraßen, aber mir fällt auch kein Beispiel ein, wo sie Sinn machen würden.

Finden Sie nicht, dass im Vergleich zu anderen Bezirken bei Ihnen eher wenig für den Radverkehr getan wird? Das Mobilitätsgesetz ist bereits anderthalb Jahre in Kraft.

Haben Sie sich auch andere Außenbezirke angeschaut? Die Infravelo ist mehr in der Innenstadt aktiv als in den Außenbezirken. Ich würde mich sehr freuen, wenn die Infravelo auch hier aktiver wäre.

Aber die Infravelo macht nur Grünfärbungen, Fahrradparken und Radschnellverbindungen.

Wir haben nicht eine einzige Grünfärbung im Bezirk bekommen. Ich lebe in Friedrichshain-Kreuzberg und sehe, wie viele vorhandene Radwege dort bereits Grünfärbungen bekommen haben. Da denke ich manchmal, es wäre sinnvoller, neue Radwege anzulegen, anstatt die alten grün zu färben.

Die Initiative für neue Radwege in Ihrem Bezirk könnte ja von Ihnen kommen.

Wenn ich Hauptstraßen neu gestalte, muss ich mir das Geld vom Senat für Investitionen geben lassen. Und dann kann ich neue Radverkehrsanlagen bauen. Wir machen das auf der Pilgramer Straße, außerdem werden wir nächstes Jahr die Lemkestraße anfassen und die Eisenacher Straße beginnen. Auch bei kleineren Vorhaben, etwa wenn wir den Offenbach-Kreisverkehr neu gestalten, werden die Radverkehrsanlagen neu gemacht. Aber das ist für mich jetzt kein Highlight, da haben wir vielleicht ein unterschiedliches Verständnis. Wenn ich etwas neu mache, dann so, dass es für alle Verkehrsteilnehmer gut ist.

Wie kommt es, dass Sie bislang nur eine der zwei vorgesehenen Stellen für die Radverkehrsplanung besetzen konnten? Andere Bezirke konnten ihre Stellen besetzen.

Wir sind mit einem ja schon fast gut ausgestattet. Die Ingenieure bewerben sich dort, wo sie kurze Arbeitswege haben. Die Senatsverwaltung schreibt die gleichen Stellen wie wir in einer höheren Entgeltgruppe aus.

Der eine Radverkehrsplaner, den Sie haben, muss dann auch noch andere Aufgaben wahrnehmen als nur die Radverkehrsplanung.

Das ist richtig. Der macht auch andere Straßen, aber die haben dann auch Radverkehrsanlagen. Wir haben insgesamt zwei Bezirksingenieure, obwohl es vier Stellen gibt. Die schaffen schon sehr viel und nehmen viele Überstunden in Kauf. Wir bräuchten aber eigentlich viel mehr Personal. Dafür bräuchten wir attraktivere Arbeitsbedingungen. Home Office, also Telearbeit, ist bei uns extrem unflexibel. Das ist in allen Bezirken so. Das sind keine attraktiven Arbeitsbedingungen für junge Menschen.

Bräuchte Berlin eine grundlegende Verwaltungsreform?

Ja. Es wird ja schon einiges getan, aber da müsste noch radikaler herangegangen werden.

Vielen Dank für das Interview, Frau Zivkovic!

Das Interview in voller Länge finden Sie unter www.radzeit.de

**Mit dem E-Bike auf Streifzug durch Potsdam-Mittelmark:
Zwischen Kultur und Verkehrswende**

19. - 23. Juni 2020

Mit dem E-Bike begeben wir uns auf einen kulturellen Streifzug nach Beelitz-Heilstätten, Werder und Bad Belzig. Neben diesen interessanten Orten geht es auch um das Thema Verkehrswende und die Frage, welchen Stellenwert das Rad in der Diskussion um eine zukunftsfähige Infrastruktur hat.

Werder (Havel)
Seddiner See
Beelitz-Heilstätten
Bad Belzig

Ein Seminar der Heimvolkshochschule am Seddiner See
Nähere Informationen unter: www.hvhs-seddinersee.de/bildungsangebot

Durch Franken nach Bayern: Servus der Extraklasse

Dank Fahrrad im ICE kann man in kurzer Zeit weit herumkommen. Ein Ausflug zu fremden Kulturen an heimeligen Orten.
Text und Fotos von STEFAN JACOBS.

Was, Sie wissen nicht, was Schäufelr ist und Zwetschgenbaames und Gerupfter?«, fragt die Kellnerin in der »Wilden Rose«. Nein, kennen wir nicht. Weil unser Aktionsradius an langen Radelwochenenden kaum über Brandenburg hinaus reichte. Aber dank der ICEs mit Fahrradabteil können wir endlich in unbekannte Gefilde vorstoßen. Keine drei Stunden sind es von Berlin nach Bamberg, wo wir nun vor einem Haus von 1760 sitzen, mitten im Weltkulturerbe, zu dem auch die lokale Kulinarik zählt. Und zu der wiederum rund 60 Brauereien, teils deutlich älter als das Reinheitsgebot von 1516. Die Frage bei dieser Verlockung ist: Wo fängt man an und wo hört man (lieber) auf?

Für uns steht die Antwort auf dem Rückfahrticket: Von Neuburg an der Donau geht's zurück nach Berlin. Dazwischen liegen dreieinhalb stramme Tagesetappen, zumeist an Gewässern. Aber erst einmal den fränkischen Vorspeisenteller bitte. Wenn Zwetschgenbaames geräucherter Schinken ist, Gerupfter ein Camembert ohne Rinde und zum Bratwurstsalat Salzstangen gereicht werden, soll's recht sein. Dazu ein Alkoholfreies für den Anfang.

Zufällig ist an diesem Wochenende im August Sandkerwa, also Kirchweih. Am Abend ist kaum ein Durchkommen zwischen dem possierlichen Fachwerk-Rathaus auf einer Insel in der Regnitz und dem Klein-Venedig genannten Fischer-viertel mit seinen Gärtchen am Flussufer. Die 75.000 Bamberger – darunter 15.000, die hier studieren – scheinen vollzählig versammelt auf der Sandkerwa. Schwer beeindruckt und leicht angeheitert fallen wir in die Betten im »Tandem-Hotel«, in dem am nächsten Morgen der Blick aufs kunterbunte Klein-Venedig mit seinen grünen Gärten, blumengeschmückten Fenstern und roten Ziegeldächern verzückt. Wir sind früh genug dran, um den

Domberg vor den ersten Busgruppen zu erreichen und die besondere Atmosphäre zu genießen, die so früh am Tag über der bischöflichen Hofhölterei liegt.

Durch einen weitläufigen Waldpark verlassen wir Bamberg südwärts. Wir haben die Wahl zwischen der Kanalroute direkt am Main-Donau-Kanal und der Talroute über die Dörfer. Die lohnen sich mit ihren hübschen Fachwerkensembles, teils knuffigen Kirchen und dem Levi-Strauss-Museum in Buttenheim. Erst seit 1983 wissen sie hier, dass der Erfinder der Jeans aus dem Dorf stammt. Seit 2011 ist sein zuvor verfallenes Geburtshaus von 1687 ein Schmuckstück in Hellblau und Weiß.

In Forchheim erreicht die Fachwerkkunst ihren Höhepunkt; garniert von der beängstigend schiefen Mühle. Die Route, die nun direkt dem Main-Donau-Kanal folgt, fährt sich leicht und locker, wenn man von einem Stück neben der Auto-

bahn absieht. Kurioserweise liegt der Kanal oft höher als seine Umgebung. So fahren wir auf einer Art Badewannenrand entlang, von dem wir auf Äcker, Dörfer und querende Straßen hinabblicken.

Vor Fürth verlassen wir den Kanal ostwärts Richtung Nürnberg. Das Stadtgebiet lässt sich durch Grünzüge weitgehend autofrei durchqueren. So bleiben genug Kraft und Nerven für einen abendlichen Stadtbummel zwischen raffiniert beleuchteten Gebäuden mit der Burg als Highlight. Der Platz zu ihren Füßen ist Treffpunkt hunderter junger Leute, die nach bester fränkischer Art hier beieinander sind und trinken, ohne dass es einen gruselt. Während wir Ausschau halten, in welcher Gaststube noch Plätze frei sind und als Alternative Bratwürstchen im Weckla to go erwägen, parken unsere Fahrräder auf einem mit Rollrasen reservierten Platz in der Hotelgarage. An der Rezeption steht ein Kühlschrank mit



Das "Klein Venedig" an der Regnitz in Bamberg zählt zum Unesco-Welterbe.

feuchten Handtüchern. Die Franken erweisen sich als Spezialisten für freundliche Empfänge.

Nach ein paar Straßen mit Stadtverkehr geht's tags darauf rasch wieder ins Grüne: Am aufgelassenen Ludwigskanal aus den 1840ern verliert sich Nürnberg nach Süden hin, und wir fressen locker die Kilometer auf dem Badewannenrand bis nach Hilpoltstein, wo an der Burgruine gerade eine Hochzeitsgesellschaft posiert. Es ist ein gemütliches Städtchen, das unsere Tour durchs Fränkische Seenland einleitet. Wir fahren nun westwärts, teils auf dem »Fränkischen Wasserradweg«. Ein Stück folgt der Weg einer ehemaligen Bahntrasse, an der die alte Signaltechnik stehen gelassen und mit Schildern erklärt wurde. Dann geht es auf kleinen Landstraßen durch noch kleinere Dörfer. In Altenheideck, knapp 80 Einwohner und zwei Dutzend Gänse, stehen Bierbänke auf der Fahrbahn. »Fürs Burgfest«, erklärt ein Bauer. Burgfest ist erst morgen und von der Burg seit dem 17. Jahrhundert wenig übrig. Aber beides lässt sich verschmerzen, weil der brombeergesäumte Pfad zur Ruine hübsch zu laufen ist und der Blick von oben bis nach Nürnberg reicht. Und weil der Bauer bereits den Kühlschrank in der Scheune mit alkoholfreiem Radler gefüllt hat.

Die nächste Erfrischung gibt's am Brombachsee, in dem Familien planschen und Segelboote in der Flaute dümpeln. An einem Verbindungskanal geht's durch den Wald weiter nach Gunzenhausen, durch das der Limes verläuft: die Grenze zwischen Römischem Reich und germanischen Heiden oder, nunmehr: zwischen Franken und Bayern. Wir bemerken den Unterschied, als wir tags darauf der Altmühl folgen: Die Kirchtürme werden ziebeliger, das Fachwerk weicht bemaltem Putz.

Auf den letzten Kilometern des Tages werden die Hügel Berge. Als es vollbracht ist, öffnet sich vor uns die Landschaft zur Donau hin, wo hinter dem Fluss das Schloss von Neuburg steht wie ein Gruß aus dem Märchenbuch. Schön wär's, wenn wir nach Franken jetzt auch Bayern durchqueren könnten. Man fühlt sich so willkommen hier. Aber uns bleibt nur ein halber Tag bis zur Rückfahrt ab Donauwörth. Einen ICE, in dem man die Fahrradplätze sicher hat, sollte man nicht verpassen.



Am Main-Donau-Kanal lässt es sich tagelang steigungsfrei fahren.



Quartiere

Bamberg: www.tandem-hotel.de

Nürnberg: www.hotelvictoria.de

Gunzenhausen: www.posthotel-arnold.dev



Radreisen planen mit der Velo-Bibliothek

Bücher und Landkarten unserer Velo-Bibliothek können unter diesem Link recherchiert werden:

opac.easylib.de/Library/Library/Index/32

Ob Brandenburg, Deutschland oder Europa: Die ADFC Velo-Bibliothek ist gut sortiert in Sachen Radreiseführern und Fahrradkarten. Das Team der Bibliothek hilft dir gerne durch den Kartendschungel und gibt Radreise-Tipps. Wer eine detaillierte Beratung möchte, kann die Tourberatung plus in Anspruch nehmen. Über den Bereich Radtourismus hinaus führt die Velo-Bibliothek auch Medien zu Fahrrad-Infrastruktur, Verkehrsrecht und Radkultur. Der Medienbestand und Ausleihe-Status lässt sich online einsehen.

ADFC Velokiez

Möckernstr. 47, 10963 Berlin-Kreuzberg
 Öffnungszeiten: Freitags 15:30–18:30 Uhr
 April–September zusätzlich: Dienstags 15:30–18:30 Uhr
 Infos, Bibliotheksbestand und »Tourberatung plus« online:
adfc-berlin.de/velobibliothek

Unser ehrenamtliches Bibliotheksteam sucht Verstärkung. Interessierte wenden sich bitte an Britta Seidl:
britta.seidl@adfc-berlin.de
 030/44041309

Neu in der Bibliothek

Büchertipps von RAHEL MUCKE.



Samson Kirschning:
Was kann Straße?
 Selbstverlag
 2019

Was kann Straße leisten? Oder anders gefragt:

Was wollen wir uns leisten? Wünschen wir uns eine Straße als einen lebendigen Ort der Begegnung mit Nachbarn, Freunden und Kindern? Eine Straße mit Bäumen, Blumenkübeln und Bänken zum Verweilen, in der der Verkehr eine untergeordnete Rolle spielt, trägt zweifellos zu mehr Lebensqualität bei. Der Autor untersucht die Straße, in der er selbst wohnt. Die Julienstraße in Kassel steht stellvertretend für viele andere Straßen in unseren Städten. Er befragt Anwohner, beobachtet alte und junge Menschen. Was wünschen sich die Menschen in ihrem unmittelbaren Lebensraum? Samson Kirschning entwickelt Konzepte, wie öffentlicher und privater Raum gut ineinandergreifen können. Sein leidenschaftliches Plädoyer für mehr Miteinander der unterschiedlichen Nutzergruppen macht Mut.



Klantenservice
 CROW 2016:
Design Manual for Bicycle Traffic

Die Niederlande sind führend, wenn es um das Know-How für einen effektiven Radverkehr geht.

In wohl kaum einem anderen Land hat das Fahrrad eine solch hohe Reputation. Deshalb lohnt sich der Blick zu unseren Nachbarn. Das Handbuch in englischer Sprache beleuchtet alle wichtigen Aspekte zum Bau und zum Unterhalt einer funktionierenden Radwege-Infrastruktur. Der Herausgeber des Handbuchs, die niederländische Plattform CROW, versteht sich als ein Informations- und Technologieforum für Infrastruktur, Verkehr, Transport und öffentlichen Raum. Die Non-Profit-Organisation arbeitet mit verschiedensten Interessensgruppen zusammen einschließlich Behörden, Firmen und Beratungsunternehmen.

| Samstag | Samstag & Sonntag | Samstag | Sonntag |
|--|---|---|--|
| 4. April 10-17 Uhr | 18/19. April 10-17 Uhr | 16. Mai 10-17 Uhr | 21. Juni 10-17 Uhr |
| Prenzl'Berg Friedrich-Str. Schwedter Str. | Tempelhof Fahrrad-Museum (EG) Tempelhofer Feld | Charlottenburg Tietzstr. Frühling im Westend | Dahlemer Fahrradclub Dahlemer Dählern |
| www.adfc-berlin.de | | | |

adfc Velokiez

Möckernstraße 47
Berlin-Kreuzberg

velokiez@adfc-berlin.de
www.adfc-berlin.de

Tel. (030) 44 84 724
Fax (030) 44 34 05 20



Bibliothek und Information

Freitags 15:30–18:30 Uhr
April–September zusätzlich:
Dienstags 15:30–18:30 Uhr

Radforum

Acht Mal im Jahr am 1. Mittwoch des Monats diskutieren wir mit euch zu einem aktuellen Thema:
adfc-berlin.de/radkultur/radforum

Fahrrad-Codierung

Mittwochs von 17:30–19 Uhr und an weiteren Terminen, siehe:
adfc-berlin.de/codierung

Digitale Tourenplanung

für Tagesausflug, Wochenendtrip, Urlaubsreise
Workshop mit Komoot-Expertin Isabel Riffel
Samstag, 16. Mai 2020
Nähere Info und Anmeldung unter:
adfc-berlin.de/service/velo-bibliothek.html

Selbsthilfwerkstatt

Ehrenamtliche helfen dir beim Reparieren
deines Fahrrads von 17–20 Uhr:
- jeden Mittwoch und Freitag

Werkstattkurse

Lerne, dein Fahrrad selbst zu reparieren!
Wir bieten:
Basis- und Fortgeschrittenenkurse
- Dienstags oder Donnerstags
von 18–21 Uhr
- 18 €/ADFC Mitglieder: 10 €

Reiserad-Kurs

Fragen zum Reiserad- und Laufradbaukurs
bitte an: werkstattkurse@adfc-berlin.de
Alle Kurstermine und verbindliche
Anmeldung unter:
adfc-berlin.de/werkstattkurse

Tourberatung plus

In Einzelberatungen (30 Minuten) planen
wir mit dir Wochenendtour und Urlaub
rund ums Rad: Radregionen, Einschät-
zung der Strecke, Kilometerermittlung,
Kartenmaterial und kurze Einführung in
digitale Planung.
Das Angebot ist kostenfrei, eine Spende
ist erwünscht.

[In der Landesgeschäftsstelle, Yorckstr. 25](#)

Rechtsberatung

Kostenlose Beratung für ADFC Mitglie-
der von Verkehrsrechtsanwälten. Jeden
Dienstag 18–19 Uhr in der ADFC Lan-
desgeschäftsstelle, Yorckstraße 25. Eine
Anmeldung ist nicht erforderlich, die Be-
ratung erfolgt nur mit ADFC-Ausweis.
adfc-berlin.de/rechtsberatung



Landesgeschäftsstelle Brandenburg

Gutenbergstr. 76
14467 Potsdam
brandenburg@adfc.de
adfc.de/brb
Tel (0331) 28 00 595
Fax (0331) 27 07 077
Öffnungszeiten:
01. März–31. Oktober Di 16–18 Uhr
(im Winter an jedem ersten Dienstag im Monat 16–18 Uhr)



In der Landesgeschäftsstelle
Brandenburg befinden sich
ein Infoladen und eine Selbst-
hilfwerkstatt. Im Infoladen
finden Sie unsere Radtoure-
karten und Radreiseführer vor
allem von Brandenburg. Sie
können Ihr Rad auch codie-
ren lassen.

radzeit

DAS FAHRRADMAGAZIN 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
Tel. (030) 44 84 724, Fax (030) 44 34 05 20, kontakt@radzeit.de (Redaktion)

ERSCHEINUNGSWEISE: 3 Ausgaben in 2020

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: DE 3010 0500 0001 9037 1617, BIC: BELADEVXXX

REDAKTION

Nikolas Linck und Lisa Feitsch (Chefredaktion)
infotext-berlin.de/Max Sauermoser (Layout)

ANZEIGEN

Katja John, Tel. (030) 44 04 99 84, anzeigen@adfc-berlin.de
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 31.

DRUCK: Möller Druck und Verlag GmbH, gedruckt auf 100% Altpapier

Druckauflage: 18.000 Exemplare

ISSN 1439-8702



PSD GiroGehalt



**Beliebteste
Regionalbank**

PSD-Bankengruppe
Ausgabe 5/2019

€uro
Euro-Umfrage
(115148 Teilnehmer)

50 Euro
Startguthaben für
ADFC-Mitglieder

Kostenloses Gehaltskonto

- Schon ab 1.000 Euro Gehaltseingang pro Monat
- Bank- und Kreditkarte auf Wunsch im exklusiven ADFC-Berlin-Design
- Kostenlose Kontoführung inkl. Überweisungen
- Kostenlose Ausgabe einer Kreditkarte im ersten Jahr
- Geldautomaten der Genossenschaftsbanken
- Äußerst günstiger PSD DispoKredit

Jetzt beantragen: psd-bb.de/adfc-berlin



Berlin-
Brandenburg eG

Gemeinsam Ziele erreichen