

Highlights dieser Ausgabe

Fahrradstern S. 3
Protest in der Corona-Krise

Ein Bezirk wacht auf S. 6
Friedrichshain-Kreuzberg
unter der Lupe

**Aktivismus mit
Abstand** S. 10
Verkehrswende
Brandenburg jetzt!

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser,

die letzten Monate waren turbulent: Statt der Sternfahrt haben wir in diesem Jahr gemeinsam einen Corona-sicheren Fahrradstern gebildet. Mit ausreichend Abstand protestierten wir mit unseren Fahrrädern auf vorab festgelegten Punkten in Form eines Sterns für mehr Platz fürs Rad. Auch zum „Ride of Silence“-Aktionstag verlagerten wir unseren Protest ins Internet. Zum ersten Mal zeigten wir unser Gedenken an die getöteten Radfahrenden im Straßenverkehr digital mit vielen Fotos von brennenden Kerzen.

Umso mehr freue ich mich über die neue radzeit-Ausgabe. Titelthema sind – wie könnte es anders sein – die neuen Pop-Up-Radwege auf Berlins Straßen. Was bedeutet die ungewohnt schnelle Zusammenarbeit zwischen Senat und Bezirken? Wie kommen die neuen Radwege an? Und wie schnell wird Friedrichshain-Kreuzberg – der erste Bezirk, in dem die neuen Radwege aufplopten – jetzt all seine Straßen entsprechend dem Mobilitätsgesetz umbauen?

Viel Freude beim Lesen wünscht

Lisa Feitsch

Chefredaktion radzeit und

Pressesprecherin des ADFC Berlin



© ADFC Berlin / Frank Masurat

Pop-Up-Radweg am Tempelhofer Ufer

Radwege ploppen auf

In der Corona-Krise steigen immer mehr Menschen aufs Rad um. Einige Bezirke reagieren mit der Einrichtung von Pop-Up-Radwegen. Eine Revolution in der Verwaltung? Von LISA FEITSCH.

Eintausendsechshundert Kilometer Hauptverkehrsstraßen hat Berlin. Auf all denen soll, so sieht es das Mobilitätsgesetz seit Juli 2018 vor, Fahrradfahren sicher möglich sein. Auf ausreichend breiten Wegen, mit sicherem Abstand zu parkenden Autos. Seit genau zwei Jahren ist das gesetzlich festgeschrieben. Auf den Straßen Berlins ist davon jedoch bisher nur wenig zu sehen. Hier und da tut sich etwas, wie in der Holzmarktstraße in Mitte oder an der Hasenheide in Kreuzberg – ein kurzes Aufatmen beim entspannten Radfahren in einer ansonsten auf den Autoverkehr ausgerichteten Stadt. Schuld sind auch umständliche Planungsprozesse, langwierige Abstimmungen zwischen Bezirks- und Senatsverwaltung, lähmendes Behörden-Ping-Pong.

Rund zwanzig Kilometer Pop-Up-Radwege gibt es derzeit in Berlin. Eingerichtet in der Corona-Krise zum Abstandhalten und sicherem Fahren. Fast alle in Friedrichshain-Kreuzberg, dem ersten Bezirk,

der in der Krise handelte. Mit jeweils ein bis zwei Straßen folgten Mitte, Pankow und Charlottenburg-Wilmersdorf. Auch Neukölln und Treptow-Köpenick haben inzwischen beschlossen, Pop-Up-Radwege einzurichten. In den weiteren Bezirken ist trotz offener Briefe und Protest der Bevölkerung nichts passiert.

Die längst beschlossene Verkehrswende liefert die Corona-Krise also nicht. Doch was sie liefert, ist ein völlig neues Verfahren bei der Planung und dem Bau von Radwegen. Denn plötzlich geht es schnell. Was sich bisher über Jahre erstreckte, ist auf einmal innerhalb weniger Tage möglich: Senat und Bezirk arbeiten flott zusammen. Eine Woche planen, umsetzen, auf der Straße nachbessern, dann verstetigen. In wenigen Schritten stehen über Nacht ein paar Baustellenbaken zum Schutz vor zu eng überholenden und falsch parkenden Kfz auf den Straßen, gelbe Striche markieren die neuen Radstreifen. Bis Ende des Jahres gilt die Anordnung der temporären Radwege. Tempo-▶

rär in der derzeitigen Ausgestaltung, denn klar ist: Die Pop-Up-Radwege sollen in dauerhafte Radwege umgewandelt werden. Klar ist auch: An manchen Stellen muss noch deutlich nachgebessert werden. Was ebenfalls bleibt, ist ein effizientes, schnelles und kostensparendes Verfahren für Senat und Bezirke, Radwege einzurichten. Das Besondere dabei: Das Testen am lebenden Objekt Straßenraum. Statt Pläne auf Papier

zu bannen, die es nie auf die Straße schaffen, werden Fragen jetzt da gelöst, wo sie entstehen: Wo braucht es einen weiteren Poller zum Schutz vor Falschparkern? Wo sind die neuen Radwege noch gar nicht breit genug, um sicheres Überholen zu ermöglichen? Wo ist ein Übergang für Menschen zu Fuß wichtig? Wo brauchen wir mehr Be- und Entladezonen?

Geht es leicht und flott in der Zusam-

menarbeit zwischen Bezirk und Senat, sind erste Erfolge schnell sichtbar. Radwege, die nicht viel kosten und kurzfristig dort aus dem Boden ploppen, wo sie dringend gebraucht werden – eine Win-Win-Situation für die Stadt, die Bezirke und die Menschen. Statt der Revolution auf der Straße, bringt die Gesundheitskrise also vielleicht die Revolution in die Verkehrsverwaltung.



© ADFC Berlin, Stand: 17.07.2020

Eine aktuelle Übersicht der Pop-Up-Radwege in Berlin findet sich unter www.fixmyberlin.de/popupbikelanes

„Radfahrende sehen in den Pop-Up-Radwegen sehr viele Vorteile“

Im Gespräch mit Katharina Götting, Initiatorin der Umfrage zu den Pop-Up-Radwegen von IASS Potsdam und TU Berlin. Das Interview führte LISA FEITSCH.

Hallo Katharina, seit der Einrichtung der ersten Pop-Up-Radwege in Friedrichshain-Kreuzberg Ende März ist ja alles ungewöhnlich schnell gegangen. Eure Umfrage startete schon Ende April. Was wolltet ihr wissen?

Als feststand, dass beispielsweise auch am Kottbusser Damm ein Pop-Up-Radweg entsteht, hat uns interessiert, welche Vor- und Nachteile die Radfahrenden und andere Verkehrsteilnehmende in den neuen Radwegen sehen.

Was sind die zentralen Ergebnisse der Studie?

Grundsätzlich lässt sich festhalten: Radfahrende sehen in den Pop-Up-Radwegen sehr viele Vorteile. Einerseits in der gefühlten Sicherheit, die mehr Teilhabe

und einen Umstieg aufs Rad fördert, andererseits durch mehr Platz zum Überholen und Abstandhalten, und dass man sich schneller fortbewegen kann. Die wahrgenommenen Nachteile wie Falschparker*innen und die Mündung in gefährliche Kreuzungen sind sicherlich wichtige Hinweise für Nachbesserungen. Viele Befragte, die die Pop-Up-Radwege ablehnen, erwarten mehr Stau und eine seltene Nutzung seitens der Radfahrenden. Da bleibt es abzuwarten, ob diese Erwartungen wirklich eintreten.

Tendenziell sollten die Schlussfolgerungen mit Vorsicht betrachtet werden. Die Umfrage basiert nicht auf einer repräsentativen Stichprobe, das heißt, die Merkmale der Befragten, wie zum Beispiel die Verkehrsmittelnutzung oder das



© IASS / Lotte Ostermann

Katharina Götting, Initiatorin der Umfrage zu den Pop-Up-Radwegen

Alter, spiegeln nicht die Verteilung innerhalb der Berliner Bevölkerung wider. **Die Ergebnisse zeigen dennoch deutlich, dass nicht nur Radfahrende, sondern auch mehrheitlich Menschen zu Fuß und**

ÖPNV-Nutzende die neu geschaffene Infrastruktur fürs Rad befürworten. Autofahrende sind dagegen eher skeptisch.

Welche Ergebnisse waren für euch überraschend?

Ein wenig überraschend war für uns, dass obwohl 84 Prozent der Befragten zum Zeitpunkt der Befragung mindestens einmal pro Woche das Fahrrad nutzten, sich nur 58 Prozent als Radfahrer*innen oder Radfahrer*innen fühlten. Die übrigen sahen sich eher als Fußgänger*innen oder ÖPNV-Nutzer*innen. Aber auch zu Fuß profitieren Menschen von den Pop-Up-Radwegen. Zum Beispiel haben sie nun mehr Platz auf den Gehwegen. Auch der ÖPNV wird entlastet, wenn mehr Menschen aufgrund einer besseren Infrastruktur auf das Fahrrad umsteigen. Die hohe Zustimmung zeigt einmal mehr, dass Menschen, die klimafreundlich, also im Umweltver-

bund unterwegs sind, die gleichen Ziele verfolgen und eng zusammen arbeiten sollten.

Der wichtigste Aspekt für die Befürwortung der Pop-Up-Radwege war ja, dass diese die Sicherheit erhöhen, bspw. in Bezug auf das „Dooring“, also der Gefahr durch plötzlich und unachtsam geöffnete Autotüren. Jedoch klagten die Teilnehmenden auch über eine Zunahme von aggressivem Verhalten von Autofahrenden gegenüber Radfahrenden.

Natürlich heißt das nicht, dass alle Autofahrenden aggressives Verhalten gegenüber den Radfahrenden zeigen, sondern eben nur einige Wenige. Andere Untersuchungen im Vorfeld zeigen zum Beispiel, dass die Aggressivität mit der Persönlichkeit der Autofahrenden oder einer negativen Einstellung gegenüber Radfahrenden

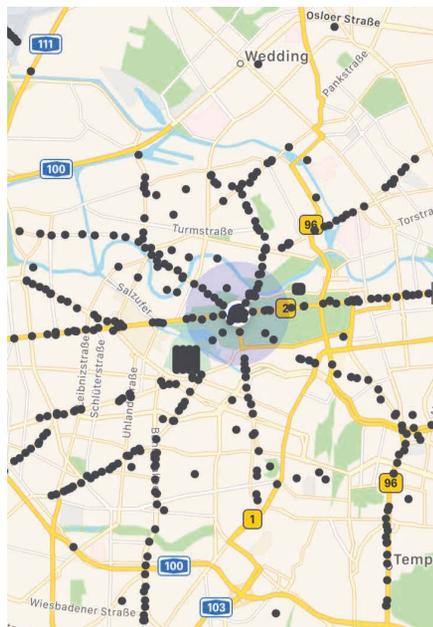
den zusammenhängt. Eventuell müssen sich die Autofahrenden auch erst an die neue Situation gewöhnen und verstärkt über die neuen Radwege aufgeklärt werden.

Welche Ergebnisse müssten aus deiner Sicht tiefer beleuchtet werden? Plant ihr eine Folgestudie?

Definitiv wäre eine repräsentative Studie zur Akzeptanz der Pop-Up-Radwege interessant. Vor allem um ein differenziertes Bild davon zu bekommen, warum einige Menschen die Radwege ablehnen. Sicherlich ist es auch sinnvoll zu untersuchen, ob sich ein Gewöhnungseffekt einstellt. Eine explizite Planung für weitere Umfragen gibt es noch nicht, wird aber aktuell im Team diskutiert.

Danke für das Gespräch!

Protest in der Corona-Krise: Fahrradstern statt Sternfahrt



© ADFC Berlin / Jens Neuhof

Zentrum Berlins buchen und alleine oder zu zweit mit dem Rad dorthin fahren. Dort angekommen haben sie die App „Critical Maps“ aktiviert. Die einzelnen Standorte lagen ungefähr 100 Meter voneinander entfernt und bildeten – von oben betrachtet – einen Stern. So konnten wir uns ansteckungsfrei als Fahrradstern digital vernetzen und waren innerhalb der App als Stern aus Menschen mit Fahrrädern sichtbar. Ausgangspunkt des

Fahrradsterns war der Große Stern im Tiergarten.

Vielen Dank an alle, die sich am Fahrradstern 2020 beteiligt haben! Wir bedanken uns auch bei der PSD-Bank für die Unterstützung der Aktion!

Mehr zu unserem besonderen Protest auf unserer Website oder online unter #Fahrradstern2020:

www.adfc-berlin.de/sternfahrt2020

Gerade Corona und das Gebot des Abstandhaltens zeigen: Der Großteil des öffentlichen Raums gehört immer noch dem Auto. Radwege sind viel zu schmal oder gar nicht erst vorhanden. Deshalb setzen wir unter dem Motto *Straßen für alle* – #MehrPlatzFürsRad am 7. Juni Corona-sicher mit ausreichend Abstand ein Zeichen. Über ein Online-Tool konnten sich Radfahrende einen Standort im



© ADFC Berlin / Daniel Pepper

fLotte Lastenräder als Helden des Alltags in der Krise

Die Lastenräder von fLotte sind in der Corona-Krise für den guten Zweck unterwegs. Mit den Rädern unterstützen wir Obdachlosenhilfe, Nachbarschaftsnetzwerke und andere Initiativen. Damit die Berliner Tafel weiterhin Lebensmittel an Bedürftige verteilen kann, werden sie von vielen engagierten Menschen per Lastenrad ausgeliefert. Die Idee dazu kommt von den „Rebel Riders“ von Extinction Rebellion. Toll, wir freuen uns, dass wir mithelfen können! Das Projekt wird gefördert durch *Aktion Mensch*.

www.flotte-berlin.de/coronahilfe



© flotte Berlin

Essensverteilung für Obdachlose der fLotte Berlin



© ADFC Berlin

MV wird 2020 nicht nachgeholt Nächster Termin: März 2021

Die nächste Mitgliederversammlung (MV) des ADFC Berlin soll zum nächsten Regeltermin Ende März 2021 stattfinden. Das hat der Landesvorstand im Juni beschlossen. Coronabedingt konnte die MV im vergangenen März leider nicht stattfinden. Seither hat sich der Vorstand mit der Frage eines Nachholtermins befasst und mit Optionen und Risiken beschäftigt. Mit seinem Beschluss, die Versammlung nicht nachzuholen, folgt der Landesvorstand einer Empfehlung des Bundesverbands, der kurz zuvor auch die für November geplante Bundeshauptversammlung abgesagt hatte. Auf der diesjährigen MV wäre u. a. der Landesvorstand neu gewählt worden. Seine Amtsdauer verlängert sich nun entsprechend der Landessatzung bis zur nächsten MV.

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

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

Ullis Fahrradladen
Alltagsräder • Ersatzteile • Service seit 1983

Spezialist für Oldtimerräder
und „Brooks“ Ledersättel

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



Protest vor dem Autogipfel: Mobilprämie statt Autoprämie!

„Wir haben schon viel zu viele Autos in der Stadt, wir brauchen keine Abwrackprämie!“

© Bündnis „Berliner Straßen für alle“



Unter diesem Motto hat der ADFC Berlin gemeinsam im Bündnis „Berliner Straßen für alle“ Anfang Mai Corona-sicher vor dem Autogipfel im Kanzleramt demonstriert. Seite an Seite mit dem Bundesver-

band forderten wir eine #MobilPrämie-FürAlle statt einer Autoprämie. Unser Protest hat gewirkt: Die Autoprämie, wie sie ursprünglich geplant war, ist erst mal vom Tisch.

ADFC zeichnet BVG als „Fahrradfreundlichen Arbeitgeber“ aus

Berlin bekommt Zuwachs an „Fahrradfreundlichen Arbeitgebern“: Als vierter Arbeitgeber holten die Berliner Verkehrsbetriebe, Deutschlands größtes Nahverkehrsunternehmen, die Auszeichnung des ADFC in Bronze. Zufriedengeben will man sich damit noch nicht. „Jetzt nehmen wir Silber ins Visier. Zum Beispiel wird es in Zukunft auf allen unseren Liegenschaften überdachte Abstellmög-

lichkeiten für Fahrräder geben“, sagt BVG-Vorstand für Personal/Soziales, Dirk Schulte.

Mit der Auszeichnung „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ möchte der ADFC Unternehmen dabei unterstützen, fahrradfreundlicher zu werden und den Mitarbeiter*innen den Arbeitsweg per Rad zu erleichtern. Mehr Informationen hier: www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de

© BVG



BVG wird „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“
radzeit 2/2020



Jetzt anschauen
und Probe fahren
bei velophil.

DAS LASTENRAD FÜR DEINE FAMILIE

Das Yuba Mundo ist ein einzigartiges Lastenrad, das nicht nur mit seiner kompakten Größe, sondern auch durch seine hohe Zuladung von bis zu 200 Kilo punktet. Auf dem extra langen Gepäckträger finden zwei Kinder und auch noch Gepäck Platz. Jetzt anschauen und Probe fahren bei **velophil**.

Montag bis Freitag 14 bis 19 Uhr
Samstag 10 bis 16 Uhr

Nichts verpassen und
Newsletter abonnieren:
[www.velophil.berlin/
allgemein/newsletter](http://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





Ein Bezirk wacht auf

Friedrichshain-Kreuzberg zeigt: Verkehrswende geht. Und er zeigt, wo sie beginnt: In der Verwaltung. Denn wo ein Wille, da ein Radweg. Von LISA FEITSCH.

© ADFC Berlin / Carolina Mazza



Früher Albaumstrecke, jetzt lächelnde Radfahrende: Der Kottbusser Damm hat mit dem Pop-Up-Radweg endlich sichere Radinfrastruktur bekommen.

Ein Vater mit zwei Kindern im Lastenrad. Junge Frauen auf Rennrädern. Ein Mann in Sportjacke und mit Satteltaschen. Studierende mit Rucksack. Eine Frau in Blazer und High-Heels. Junge Männer mit Vollbart. Ob Oberbaumbrücke, Skalitzer Straße oder Frankfurter Allee: Stellt man sich für ein paar Minuten an den Straßenrand in Friedrichshain-Kreuzberg, sieht man überall dasselbe: Berlin fährt Rad.

Wirft man einen Blick auf die Zahlen des Modal Split der letzten Jahre, also darauf, welcher Anteil der Wege in Berlin mit welchem Verkehrsmittel zurückgelegt wird, zeigt sich auch hier: Von 2013 bis 2018 (letzter Erhebungszeitraum der Untersuchung „Mobilität in Städten“, 2019) wuchs der Anteil der Wege, den die Berlinerinnen und Berliner mit dem Fahrrad zurücklegten, von 13 auf 18 Prozent. Trend: steigend. Zum Vergleich:

Der Anteil der mit dem Pkw zurückgelegten Wege sank um vier Punkte von 30 auf 26 Prozent.

Kaum jemand, der regelmäßig im Alltag mit dem Fahrrad unterwegs ist, kommt dabei an Friedrichshain-Kreuzberg vorbei. Denn der in der Fläche kleinste aller Berliner Bezirke liegt im Herzen der Stadt. Zahlreiche Bars, Restaurants und Clubs ziehen Touristen sowie Berliner*innen aus allen Bezirken an. Gleichzeitig ist Friedrichshain-Kreuzberg Hauptpulsader des Radverkehrs. Auf der wichtigen Ost-West-Route Hallesches Ufer – Skalitzer Straße – Schlesisches Tor – Oberbaumbrücke – Warschauer – Petersburger Straße schlängeln sich jährlich Millionen Radfahrende auf ihren täglichen Wegen durch die Stadt. Schon 2018 wurden an der automatischen Radverkehrszählstelle auf der Oberbaumbrücke mehr als

3,7 Millionen Radfahrende gezählt. Bis heute zählt die Strecke über die Oberbaumbrücke zu den am meisten von Radfahrenden genutzten Routen in Berlin. Eine ebenfalls wichtige Verbindungsrouten von Osten kommend bildet die Achse Frankfurter Allee – Karl-Marx-Allee, auf der die Pendler*innen täglich von Lichtenberg und Marzahn-Hellersdorf zur Arbeit und Ausbildung in die anderen Bezirke unterwegs sind.

Seit 2006 wird Friedrichshain-Kreuzberg von den Grünen regiert. Die Verkehrspolitik jedoch war lange nicht grün gestaltet – und das, obwohl sich die Berliner Grünen den Klimaschutz seit jeher auf die Fahne schreiben und ihre Abgeordneten gerne damit auffallen, mit dem Fahrrad zu Terminen zu erscheinen. Friedrichshain-Kreuzberg war weit weg davon, das Fahrradparadies zu sein, von dem man meinte, es qua Bezirksregie-

nung zu sein. Im Gegenteil: Planungstraditionen, Etatkürzungen oder politisches Desinteresse führten dazu, dass auch Friedrichshain-Kreuzberg in der Infrastruktur der autogerechten Stadt der 1970er Jahre steckenblieb. Enge Schutzstreifen für Radfahrende, wenn überhaupt vorhanden, ohne Schutz vor Falschparker*innen oder zu engem Überholen zeichnen das Straßenbild genauso wie die Wurzeln, die sich ihren Weg durch die viel zu schmalen, alten Hochbordradwege nach oben bohren und Radfahren auch jenseits der Fahrbahn holprig und unattraktiv machen.

Doch dann die Kehrtwende. Monika Herrmann, Bezirksbürgermeisterin seit 2013 und dafür bekannt, selbst mit dem Fahrrad unterwegs zu sein, sagt: Auch sie als Grüne hätten das Thema Radverkehr politisch lange nicht auf dem Schirm gehabt (siehe Interview nächste Seite). Spätestens mit Florian Schmidt kommt 2016 aber nicht nur ein Verkehrsstadtrat ins Amt, der sich leidenschaftlich und engagiert für die Verkehrswende einsetzt, auch Bezirksbürgermeisterin Herrmann erkennt die Dringlichkeit des Themas Radverkehr und erklärt die Verkehrspolitik des Bezirks zur Cheffinnensache.

Dann kommt der Sommer 2018. Das Berliner Abgeordnetenhaus verabschiedet das Mobilitätsgesetz. Zwei Jahre zuvor unterschrieben mehr als 105.400 Menschen den „Volksentscheid Fahrrad“. Damit forderten die Menschen Berlin dazu auf, zu einer Stadt zu werden, in der Fahrradfahren für Klein und Groß sicher

und komfortabel möglich ist, in der die Mobilität klimafreundlich gestaltet wird und niemand mehr im Verkehr zu Tode kommt. Mit Hilfe der Zivilgesellschaft gießt die Stadt die Bedürfnisse seiner Bewohnerinnen und Bewohner in ein Gesetz. Das erste Mobilitätsgesetz Deutschlands ist geboren. Spätestens jetzt macht Friedrichshain-Kreuzberg ernst. Das Bezirksamt bemüht sich erfolgreich um neue Radverkehrsplaner*innen. Der Bezirk steht an der Spitze bei der Abschöpfung der vom Senat für den Radverkehr zur Verfügung gestellten Mittel. Mit Felix Weisbrich kommt Anfang 2019 ein neuer Chef ins Straßen- und Grünflächenamt des Bezirks, der, wie spätestens die Corona-Krise zeigt, einen Haufen radfreundlicher Ideen mitbringt. Die Pop-Up-Radwege, eingerichtet während der Gesundheitskrise zum Abstandhalten, machen Weisbrichs Ideen über die Stadtgrenzen hinaus bekannt. „Wer Radwege sät, wird Radverkehr ernten. So einfach ist das“, sagt er mitten in der Gesundheitskrise am 28. April der Berliner Zeitung. Heute ist klar: Die Radwege bleiben und ziehen ihre Kreise. Vielleicht auch die anderen Ideen aus dem Bezirk: modale Filter, um den Durchgangsverkehr zu regulieren, eine Fahrrad-Abstellbügel-Offensive in Zusammenarbeit mit FixMyBerlin, temporäre Spielstraßen und vorübergehend eingerichtete Gastronomieflächen auf Parkplätzen während Corona. Denkt der Bezirk den öffentlichen Raum jetzt komplett neu?

In Friedrichshain-Kreuzberg leben

rund 290.000 Menschen. Es ist der Bezirk mit der höchsten Anzahl an Einwohner*innen pro Quadratkilometer. Die hier lebenden Menschen leben nicht nur am dichtesten beisammen, sie weichen auch in ihrem Mobilitätsverhalten vom Berliner Durchschnitt ab: Mehr als 62 Prozent der Haushalte im Bezirk besitzen kein eigenes Auto (zum Vergleich: in gesamt Berlin sind es 43 Prozent). Dafür besitzen 77 Prozent aller Menschen im Bezirk ein Rad, damit mehr als der Gesamt-Berliner Durchschnitt.

Wo bereits Wenige ein Auto besitzen, wird soziale Teilhabe und Fortbewegung mit dem Rad und dem öffentlichen Nahverkehr bestritten. Wo die Meisten mit dem Rad unterwegs sind, ist sichere Radinfrastruktur besonders dringlich. Doch Klimakrise und Stadtplanung zeigen: Statt nur dem wachsenden Radverkehr hinterherzubauen, braucht es attraktive Angebote, die die Menschen einladen: Platz für den wachsenden Radverkehr, Platz zum Wohnen, Spielen, für Bewegung und Gemeinschaft. Kaum woanders als dort, wo so viele Menschen auf so wenig Raum miteinander leben, ist die Vision der lebenswerten Stadt greifbarer: sichere Straßen, Straßencafés, grüne Kiezzgärten oder Begegnungsorte für Senior*innen und Zugezogene – wo weniger Autos rumstehen, wird Fläche frei für Menschen. Statt nur davon zu träumen, krepelt Friedrichshain-Kreuzberg die Ärmel hoch und zeigt einmal mehr: Wo ein Wille, da ein Radweg.



In Friedrichshain-Kreuzberg beginnt die Verkehrswende in der Verwaltung: Gegen Falschparker*innen auf der Straße wird jetzt gepollert.

Monika Herrmann: „Ich kann nur empfehlen, sich etwas zu trauen!“

Monika Herrmann, Bezirksbürgermeisterin in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg, im radzeit-Interview über die neuen Pop-Up-Radwege im Bezirk und warum Pkw-Parken teurer werden muss. Das Interview führte LISA FEITSCH.



© Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg

Monika Herrmann und Verkehrsministerin Regine Günther eröffnen den ersten geschützten Radstreifen in der Hasenheide im April 2019.

Frau Herrmann, die ganze Welt redet über die Pop-Up-Radwege in Berlin, zum größten Teil ist damit Friedrichshain-Kreuzberg gemeint. Wie fühlt sich das an?

Das fühlt sich gut an. Radaktivist*innen sind sehr kritisch, aber sie sind mit die einzigen Aktivist*innen, die ich kenne, die auch sagen, wenn etwas gut läuft. Das ist eine ganz neue und positive Erfahrung besonders für die Kolleg*innen in der Verwaltung und auch eine Unterstützung, die uns im Bezirksamt sehr hilft.

Ist es das, was bisher gefehlt hat? Auch mal eine positive Rückmeldung als Motivation?

Auch ich war lange Zeit unzufrieden mit dem, was in unserem Bezirk in puncto Fahrradfreundlichkeit und Fahrradsicherheit passiert ist. Das hat sich erst in den letzten Jahren wirklich spürbar gebessert. Das hat sicher auch was mit Personal zu tun, das gefehlt hat. Ich freue mich, dass jetzt einiges gut läuft. Aber es bleibt viel zu tun: Ich kriege immer wieder mal Fotos über Twitter oder auf anderen Wegen, von Baustellen oder anderer Infrastruktur, die nicht besonders radfreundlich gestaltet ist. Ich glaube, was uns allen gut tut, ist, dass

wir das Gefühl haben, zwar sehr kritisch begleitet zu werden, aber dass wir doch ein gemeinsames Ziel haben.

Wenn man diese Erfahrungen zusammennimmt, was würden Sie anderen Bezirken davon mitgeben wollen?

Das werde ich öfter gefragt. Da bin ich sehr vorsichtig. Selbst wir als Grüne im Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg haben das Thema Radverkehr lange nicht ernst genug genommen. Das ist jetzt anders. Ein Problem ist in allen Bezirken die Personalsituation. Um Radinfrastruktur zu schaffen, brauchst du entsprechende Fachleute im Amt. Ich kenne Kolleg*innen aus anderen Bezirken, von denen ich weiß, dass sie etwas bewegen wollen. Und dann gibt es andere, bei denen es schwieriger ist als bei uns. Ich möchte nicht über die anderen Bezirke urteilen. Ich kann nur empfehlen, sich etwas zu trauen und sich genau anzugucken, was wir mit den Pop-Up-Radwegen gemacht haben. Das ist einfach eine Baustellenanordnung. Das ist so banal. Und solche Sachen muss man machen, darauf muss man kommen, und da muss man auch ein bisschen mutiger sein.

Kann man davon ausgehen, dass es jetzt immer so läuft?

Was die gute Zusammenarbeit zwischen dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz betrifft: ja. Wenn alle wollen, dann ist sehr, sehr viel möglich in Berlin. Aber es wäre schon schön, wenn die Ergebnisse in den Bezirken vergleichbarer wären. Mir geht es ja auch so: Sobald ich Friedrichshain-Kreuzberg verlasse, fehlt mir die Radinfrastruktur. Ich möchte natürlich durch ganz Berlin bequem und sicher mit dem Rad fahren können.

Uns interessiert auch das Thema Verstetigung. Die temporäre Anordnung der Pop-Up-Radwege ist bis Ende des Jahres verlängert worden. Wie geht es dann weiter?

Durch die temporäre Baustellenanordnung sind wir sozusagen schon mitten in der praktischen Analyse. Wir gucken uns alles an, können nochmal nachbessern. Und dann werden die Radwege sukzessive verstetigt. Beim Thema Poller wollen wir verschiedene Varianten ausprobieren. Wie man die gestaltet – ob das nun die Tanenbäume sind oder was anderes –, muss

man gucken. An der Frankfurter Allee zum Beispiel tätten Poller sehr gut.

Ja, ein Albtraum, wenn man alle paar Meter wegen Falschparker*innen in den Autoverkehr ausweichen muss.

Genau, das eine sind Falschparker. Das andere ist die Situation an Kreuzungen, die wir uns auf alle Fälle genauer ansehen müssen. Das ist unabhängig davon, dass Lkw den Abbiegeassistenten brauchen. Aber ich fände es schon gut, wenn wir auch verschiedene Lösungen an Kreuzungen ausprobieren. Da ist noch viel zu machen. Das gilt dann auch für zu Fuß Gehende, nicht nur für Radfahrende.

So eine spezielle Stelle im Bezirk ist der „Kotti“, das Kottbusser Tor. Da wurde auch schon einiges ausprobiert, trotzdem ist die Kreuzung nach wie vor Unfallschwerpunkt.

Ja, der Kotti ist trotz Umbau gefährlich. Dass da nicht noch viel mehr passiert, ist eigentlich ein Wunder. Wir haben mit dem Senat darüber intensiv gesprochen, dass der gesamte Kotti komplett neu geplant werden muss. Ich weiß nicht, wie schnell da was geht. So einen Verkehrsknotenpunkt wie den Kotti musst du richtig umbauen, das ist nicht mit einer gelben Markierung getan. Das sind dann immer sehr aufwendige und langwierige Planungen. Sehr schwierig finde ich, dass das Ändern einer Ampelschaltung auch ein Jahr dauert.

Aber das wird auf alle Fälle angegangen, und dann müssen die Autos halt auch mal länger stehen.

Durch die Ost-West-Route am Kotti fahren ja nicht nur zig Pkw, sondern sie kriegen auch richtig Tempo. Gibt es Pläne, die Geschwindigkeit rauszunehmen?

Es ist ja so: Wenn wir Tempo rausnehmen, muss das auch überwacht werden. Ansonsten interessiert es ja keinen. Das ist ein riesen Problem. Die Polizei Berlin sagt – und das finde ich eigentlich einen absolu-

ten Skandal –, sie habe nicht genug Blitzer. Die brauchen wir dort, wo Autorennen stattfinden. Und ich würde an jede Ampel ein Blitzgerät hängen, schwupp verändert sich das mit dem bei Rot über die Ampel fahren sehr schnell. Aber wir sind dran am Kotti, das wird nicht weiter ignoriert wie in der Vergangenheit.

Springen wir mal vom fließenden zum ruhenden Verkehr: Ein Privat-Pkw steht im Schnitt mehr als 23 Stunden am Tag still und nimmt dabei wertvollen Platz in Anspruch. Gerade in einem Wohnbezirk wie

oder Leihrädern. Und ich bin eine große Verfechterin davon, dass Parken deutlich teurer wird. Ich bin mir nicht sicher, ob Berlin als Landesregierung da schon alle Möglichkeiten nutzt, die Preise zu erhöhen. Wir wollen die Parkraumbewirtschaftung flächendeckend in unserem Bezirk einführen. Das dient auch dazu, dass die Leute sich überlegen, ob sie wirklich einen Parkplatz brauchen. Und wenn du dann autofreie Straßen hast, also für Menschen zu Fuß und auf dem Rad, brauchst du den Asphalt nicht mehr überall. Du kannst also viel mehr entsiegeln. Das brauchen wir auch fürs Klima.

Das haben auch die letzten Hitzesommer gezeigt: Wir brauchen viel mehr Grünflächen in der Stadt.

Richtig, und da müssen wir ein bisschen radikaler sein, damit die Leute sehen, dass autofrei auch heißt: mehr Platz. Leider machen wir die Dinge dann oft nur modellhaft, damit man es überhaupt machen darf. Das ist so ein bisschen das Problem in Berlin. Das Verrückte ist ja, mal ehrlich, dass wir hier als radikal abgefeiert und angefeindet werden, weil wir Pop-Up-Radwege bauen. Dass das schon revolutionär ist, ist auch traurig.

Stichwort „radikal“. Vieles ist ja auch schon festgeschrieben. Das umzusetzen, wäre mal ein Anfang. Will Friedrichshain-Kreuzberg der erste Bezirk Berlins werden, der die Straßen Mobilitätsgesetz-konform umbaut?

Ja. Aber da wir nicht alleine bauen, ist das ein bisschen schwierig. Wir sind große Fans des Gesetzes und wollen das natürlich am liebsten zu 100 Prozent umsetzen. Bei der Hasenheide hatte man sich ja richtig miteinander verhakelt, was die Breite des Radweges betraf. Ich war froh, dass das Ding überhaupt gemacht wurde. Aber ich glaube, dass wir in Friedrichshain-Kreuzberg auf einem sehr guten Weg sind.

Danke für das Gespräch.



© Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg

Monika Herrmann ist seit August 2013 Bezirksbürgermeisterin von Friedrichshain-Kreuzberg.

Xhain könnte man den gut gebrauchen für Wohnraum, Spielplätze, Straßencafés, Urban-Gardening-Projekte, mehr Gemeinschaft im Kiez. Was sind Ihre Pläne, dem Pkw Platz wegzunehmen, um solche Visionen hin zur lebenswerten Stadt umzusetzen?

Wir haben ein Programm aus verschiedenen Elementen. Das eine ist, dass wir 5.000 Parkplätze umwandeln wollen. Das andere ist, dass wir Fahrrad-Abstellmöglichkeiten auf die Straße setzen, runter vom Gehweg, gemeinsam mit den E-Scootern

Aktivismus mit Abstand

Endspurt für die Brandenburger Volksinitiative *Verkehrswende Brandenburg jetzt!* – Mit Rad und Tat können wir gemeinsam ein zukunftsfähiges Brandenburg für alle gestalten. Bis zum 31. Oktober will die Volksinitiative Verkehrswende Brandenburg jetzt! 20.000 Unterschriften sammeln. Von NICHOLAS POTTER.



© ADFC Brandenburg / Doris Tuchan

Mit Abstand und Maske protestiert der ADFC in Cottbus für mehr Platz fürs Rad.

Es ist ein häufiges Verkehrsbild, das große Gefahren birgt: Der Gehweg ist kaputt, der Radweg hört 100 Meter vor der Kreuzung abrupt auf – ohne Warnung an den Autoverkehr. Daneben: ganze drei Kfz-Spuren, auf denen Autos vorbeirasen. An der Kreuzung Franz-Mehring-Straße/Muskauer Straße in Cottbus gehört dieses Bild zum Alltag – ein Zustand, den die ADFC-Ortsgruppe sich nicht länger gefallen lassen möchte.

Am 23. Mai prägte stattdessen eine andere Vision von Mobilität die sonst so gefährliche Kreuzung: In einer gemeinsamen Aktion vom ADFC Cottbus, Greenpeace und VCD wurde eine der drei Kfz-Spuren zurückerobert – mit einer Abtrennung aus Blumentöpfen, Malereimern, Saxophonkoffern und Plüschtieren. In zahlreichen Städten bundesweit fanden gleichzeitig ähnliche Aktionen statt. Auf einer sogenannten Pop-Up Bike-Lane rollten Radelnde auf dem glatten Asphalt, statt über die kaputten Platten zu stolpern – mit genug Radwegbreite, um sogar ein La-

stenrad zu überholen. „In Cottbus gibt es kaum Radwege“, bemängelt Birgit Heine, Sprecherin der ADFC-Ortsgruppe. „Meistens teilen sich Fuß- und Radverkehr den Weg, was nicht funktioniert. Eltern lassen ihre Kinder nur ungern mit dem Rad zur Schule fahren. An Baustellen haben Radfahrende immer zu schieben, Umleitungen gibt es nur für Kfz und Fußverkehr. Das Schieben sollte man mal Kfz-Führenden zumuten!“

Die Aktion traf auf große Resonanz: Schon vor der Coronakrise legten die Cottbusser etwa 25 Prozent ihrer Wege mit dem Fahrrad zurück. In der Pandemie ist Abstand das Gebot der Stunde und immer mehr Menschen steigen aufs Rad als ansteckungsarme Alternative zum öffentlichen Nahverkehr. Sichere Radfahrwege fehlen allerdings immer noch.

Cottbus ist kein Einzelfall, sondern ein Paradebeispiel für mangelnde wie mangelhafte Fahrradinfrastruktur in ganz Brandenburg. Gleichzeitig sollten sichere und breite Radwege wie die Pop-Up Bike-

Lane in der Franz-Mehring-Straße nicht bloß kurzfristige Aktionen sein: Sie gehören zum nachhaltigen Stadtbild. Mit der Volksinitiative „Verkehrswende Brandenburg jetzt!“, die vom ADFC und einem breiten Bündnis aus Verkehrs- und Umweltverbänden, Gewerkschaften und dem VCD ins Leben gerufen wurde, wollen Aktivisten den Landtag dazu zwingen, sich mit dem Thema Verkehrswende zu befassen.

Ziel der Volksinitiative ist ein Mobilitätsgesetz, das eine Verdopplung des Anteils der umweltfreundlichen Verkehrslösungen am Gesamtverkehr im Land von bislang 41 Prozent auf 82 Prozent bis 2035 vorsieht. Zu den zehn Forderungen der Volksinitiative gehören Maßnahmen wie breitere Radwege, ein gestärkter Radtourismus durch ausgebauten, gut vernetzten Radwegen und eine erleichterte Fahrradmitnahme im ÖPNV. So soll Brandenburg sicher und attraktiv für alle Radfahrenden gemacht werden, ob durchtrainierte Radrennfahrerinnen oder

entspannte Sonntagsradler. Auch der Fußgängerverkehr soll gefördert, barrierefrei und sicherer gemacht werden.

20.000 Unterschriften will die Volksinitiative bis zum 31. Oktober sammeln. Aber auch wenn die Pop-Up Bike-Lane in der Franz-Mehring-Straße ein erfolgreicher Anlass war, sich in die Unterschriftenlisten einzutragen, machen die aktuellen Kontaktbeschränkungen diesem Ziel einen Strich durch die Rechnung: Aktivismus mit Abstand ist gewiss eine Herausforderung. Doch die Krise zeigt, dass ein Ausbau der Fahrradinfrastruktur nötiger denn je ist. Mit Rad und Tat können wir gemeinsam ein zukunftsfähiges Brandenburg für alle gestalten.

Mehr zur Aktion:

www.brandenburg.adfc.de/4194

Termine

Ab 06.09. | ADFC Kieztouren

www.adfc-berlin.de/radtouren/kieztouren

10.-16.08. | Herzfahrt-Aktionswoche

www.psd-herzfahrt.de

2.-22.09. | STADTRADELN

www.stadtradeln.de/berlin

18.09. | Park(ing)Day

www.parking-day-berlin.de

19.09. | ADFC Kreisfahrt – Rauf aufs Rad für die nächste Generation

19. & 20.09. | Kiddical Mass

www.kinderaufsrads.org

2.10. | ADFC Lichterfahrt

adfc FahrradChecks

2020



Sichtbar und sicher in jeder Jahreszeit

Wir checken für Sie die Sicherheit Ihres Fahrrads.

Wir reparieren Licht und Bremsen. Fehlt etwas? Wir bauen es an!

Wir beraten Sie, wie Sie beim Radfahren besser zu sehen sind und sicher durch den Verkehr kommen.

Wir codieren auf Wunsch Ihr Rad, um es vor Diebstahl zu schützen. Das Angebot ist für Sie kostenlos.

Alle Termine immer samstags und noch unter Vorbehalt:

SommerChecks

Prenzl Berg
Schwedter Str. / Bernauer Str.
8. August

Kreuzberg
Spreewaldplatz
15. August

Köpenick
Schlossplatz
29. August

Charlottenburg
Masurenallee / rbb-Gebäude
5. September

HerbstChecks

Tempelhof
12. September

Hellersdorf
10. Oktober

Steglitz
17. Oktober

Wedding
24. Oktober

Standorte und weitere Infos demnächst
unter: www.adfc-berlin.de

Eine Maßnahme des



Gefördert durch

Senatsverwaltung
für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz



fLottes Potsdam

Seit 2018 hat auch Potsdam eine „fLotte“ nach dem Vorbild des ADFC Berlins. Freie Lastenräder gibt es dort aber bereits schon länger – und eine bunte Szene, die jeden Sommer ein eigenes „MediaTrike“-Festival für Lastenrad und Kultur auf die Beine stellt. Von ERICH BENESCH.



© Benjamin Maltry

Der Fuhrpark der fLotte Potsdam wächst vielfältig.

Die Freien Lastenräder der fLotte sind aus Berlin nicht mehr wegzudenken. Mehr als 100 Transporträder stehen inzwischen unter www.flotte-berlin.de zur kostenlosen Ausleihe bereit. Etwas jünger ist ihre Schwester aus der Nachbarhauptstadt Potsdam. Aufgegriffen wurde die Idee 2018 von einigen Engagierten des Projekts „MediaTrike“. Dessen Team baut seit 2014 im Projekthaus Potsdam unter der Trägerschaft des Fördervereins „inwole“ mit Schülern, Geflüchteten und anderen Gruppen Lastenräder nach Open-Source-Ideen der Künstlergruppe „n55“ aus Kopenhagen und den Plänen des Hamburger Lastenrad-Designers Till Wolfer. Er stellt die Pläne seiner futuristisch anmutenden „XYZ Cargobikes“ in DIY-Workshops zur Verfügung. Mit einem Schraubrahmensystem lassen sich Sets von Teilen zu unterschiedlichen Lastenrad-Typen zusammenfügen. Das erste mit Schülern

gebaute Fahrrad wurde namensgebend ein Media-Trike, also ein Lastenrad als Ü-Wagen fürs Bürgerradio. Ansonsten ist MediaTrike stadtpolitisch unterwegs. Mit Lastenrädern unterstützt man soziale und kulturelle Gruppen sowie die bunte Verkehrs- und Umweltszene – sei es Potsdam Autofrei, Fridays For Future, die Bürgerstiftung mit Senioren-Rikscha, die Critical Mass oder das Bürgerbegehren Verkehrswende in Brandenburg von ADFC und VCD.

Freie Lastenräder gab es in Potsdam schon vor der fLotte. Etwa „Kiezzräder“, die von Hausgemeinschaften oder Kieztreffs angeschafft und eher im kleinen Kreis geteilt wurden oder die selbstgebaute Lastenräder von MediaTrike für Jugendclubs oder Flüchtlingsunterkünfte. 2018 entschied sich das Team von MediaTrike, die Idee Freier Lastenräder in Potsdam auf die nächste Stufe zu heben und seine Räder mit dem Bu-

chungssystem der fLotte Berlin zu bündeln und bequem und einfach online zur Verfügung zu stellen. Das erste Rad für die fLotte Potsdam spendete Tom Seherer, der auch die Radstation und den Fahrradverleih im Potsdamer Hauptbahnhof betreibt. Inzwischen sind neun Lastenräder in der fLotte Potsdam unterwegs, davon sechs selbstgebaute XYZ-Bikes. Der Fuhrpark wächst vielfältig mit immer neuen Kiez-Stationen.

MediaTrike will Lastenräder nicht nur frei benutzbar machen, sondern betreibt Bildungsarbeit zu alternativer Mobilität und möchte auch den Spaß und die Begeisterung teilen sowie die Szene weiter vernetzen. Zu diesem Zweck findet seit Jahren mit engagierten Lastenradler*innen und Künstlergruppen ein Festival unter freiem Himmel statt. Auch dieses Jahr lädt das Potsdamer Lastenrad-Netzwerk interessierte (Lasten-)Radler*

innen aus Kultur, Wissenschaft und Bildung, Zivilgesellschaft, Gastronomie, Logistik, Fahrradbau und alle anderen ein, die sich mit dem Thema Lastenrad beschäftigen. Auf dem Bassinplatz im historischen Holländerviertel in Potsdam haben sie die Möglichkeit, Fahrräder, Ideen, Performances und Initiativen zu präsentieren, ins Gespräch zu kommen und natürlich das Lastenrad als geniales Transportmittel zu feiern. Familienfreundlich gibt es einen Parcours für Kinder-Lastenräder und mit den „Iron-Rolls“ ist auch die Rollstuhl-Aktivisten-Szene vertreten.

Die Räder der fLotte Potsdam lassen sich ebenso kostenfrei ausleihen wie die ihres Berliner Pendant:

www.flotte-potsdam.de

Aus dem 4. Mediatrike-Festival wird in diesem Jahr am Samstag, den 15. August 2020 ab 14.00 die 1. Mediatrike-Parade.

Alle Infos gibt es hier:

www.flotte-potsdam.de

Wer mitmachen will, kann eine E-Mail schreiben an info@flotte-potsdam.de



©Adam Sevens

Lastenrad transportiert Lastenrad: Die praktischen „XYZ“-Lastenräder zum Zusammenschrauben lassen sich unter www.flotte-potsdam.de kostenlos ausleihen.

Seit über 30 Jahren Qualität und Fahrradvielfalt aus Kreuzberg

räderwerk
FAHRRÄDER UND ZUBEHÖR

Körtestraße 14 Telefon 6 91 85 90
10967 Berlin

Mo – Fr 10 – 19 info@raederwerk.de
Sa 10 – 16 www.raederwerk.de

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

Cornelia Hain
Rechtsanwältin seit 1989

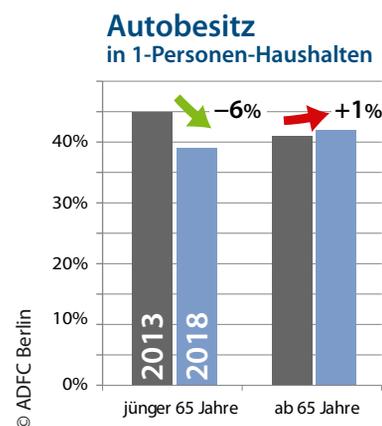
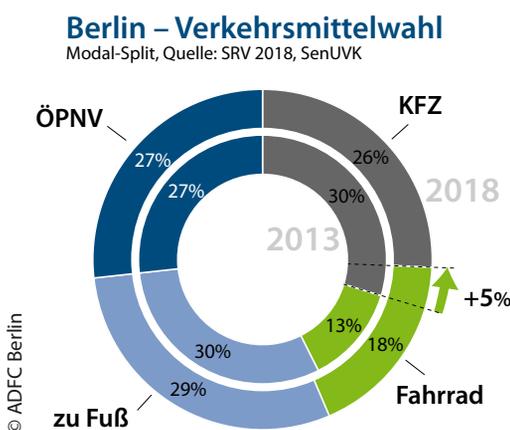
- Arbeitsrecht
- Erbrecht
- Familienrecht
- Lebenspartnerschaftsrecht
- Verkehrsrecht (Schwerpunkt: Regulierung von Radunfällen mit schweren Körperverletzungen)

Konstanzer Straße 6 Tel.: (030) 856 178 96-0 / Fax: -9
10707 Berlin-Wilmersdorf www.c-hain.de
U7 Konstanzer Straße hain@c-hain.de
BUS 101 (Düsseldorfer Str.)

Immer mehr Wege werden mit dem Fahrrad zurückgelegt

Der Anteil der Wege, die in Berlin mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, stieg in den letzten Jahren von 13 auf 18 Prozent. Das zeigt die von der Technischen Universität Dresden durchgeführte Studie „Mobilität in Städten“, 2019. Diese Steigerung ging praktisch ausschließlich zu Lasten des Autoverkehrs, dessen Anteil am Modal Split sich um vier Prozent verringerte.

Während der Autobesitz bei Mehrpersonenhaushalten nur schwach abgenommen hat (minus zwei Prozent, unabhängig von Kindern), ist eine sehr deutliche Abnahme bei den Einpersonenhaushalten unter 65 Jahren zu beobachten (minus sechs Prozent). Insgesamt ging die Autobesitzquote pro Haushalt um drei Prozent auf 57 Prozent zurück. Hingegen blieb die Zahl der Fahrräder pro Haushalt (1,6) fast konstant (plus 0,1).





Neu in der Velo-Bibliothek

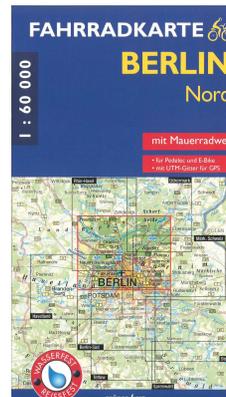
Aktuelle Karten fürs Berliner Umland



Fahrradkarte Berlin Süd,
Maßstab 1:60.000,
Verlag Grünes Herz, 5,95 €

Ob Feierabendtour zur Krummen Lanke, zum Müggelsee oder Tagesausflug über die Stadtgrenze hinaus: An Havel, Spree und Dahme führen gute Radrouten ins Grüne. Die Karte zeigt Radverbindungen von Berlins Mitte in die südlichen Bezirke und darüber hinaus bis hin nach Potsdam und Werder, zu den

Ausläufern des Fläming und dem Seengebiet bei Königs Wusterhausen. Ein großer Vorzug ist die Ausweisung autofreier Strecken. Außerdem sind Oberflächenbeschaffenheit und Verkehrsbelastung ersichtlich. Das Knotenpunktsystem wurde eingearbeitet.



Fahrradkarte Berlin Nord,
Maßstab 1:60.000,
Verlag Grünes Herz, 5,95 €

Das nördliche Umland bietet ebenfalls viele Ausflugsziele, die per Rad erreichbar sind. Gut zu wissen, wo die wichtigsten Innenstadtverbindungen in Richtung Norden verlaufen und wie man die Großstadt verlässt, um beispielsweise zum Ruppiner See oder zum Werbellinsee zu gelangen. In west-

östlicher Ausdehnung kommt man bis Nauen und Ketzin sowie nach Werneuchen und Altlandsberg. Wer nach Wandlitz und zum Liepnitzsee ausflügeln möchte oder die Städte Bernau und Oranienburg besuchen will, findet hier geeignete Fahrradrouten.

Wir brauchen deine Unterstützung: Hilf uns mit deiner Spende oder hol dir dein #webikeberlin-T-Shirt!

Die Corona-Krise stellt auch den ADFC Berlin vor viele Herausforderungen: Keine Groß-Demos, keine gemeinsamen Aktionen, keine Radtouren. Dadurch sind uns in den letzten Wochen wichtige Einnahmen weggebrochen. Die brauchen wir, um unsere Arbeit zu finanzieren. Doch wir bleiben dran, krepeln die Ärmel hoch und organisieren unseren Protest mit vereinten Kräften so gut es geht weiter! Denn von einem Berlin, in dem sicheres Fahrradfahren für alle überall möglich ist, sind wir noch weit entfernt. Unterstütze uns jetzt mit deiner Spende (Spendenkonto ADFC Berlin Berliner Sparkasse, IBAN: DE30 1005 0000 0190 3716 17) - herzlichen Dank!
www.adfc-berlin.de/webikeberlin



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

Selbsthilfwerkstatt

Ehrenamtliche helfen dir beim Reparieren deines Fahrrads von 17–20 Uhr:
- jeden Mittwoch und Freitag
Die Werkstatt ist derzeit wegen des Coronavirus geschlossen. Aktuelle Informationen unter:
adfc-berlin.de/service/selbsthilfwerkstatt.html

Fahrrad-Codierung

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

Werkstattkurse

Lerne, dein Fahrrad selbst zu reparieren!
Wir bieten:
Basis- und Fortgeschrittenenkurse
- jeden Dienstag oder Donnerstag von 18–21 Uhr
25 €/ ADFC-Mitglieder 20 €
Die Anzahl der Kursteilnehmer*innen ist derzeit auf 5 begrenzt.
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, Einschätzung der Strecke, Kilometerermittlung, Kartenmaterial und kurze Einführung in digitale Planung.
Das Angebot ist kostenfrei, eine Spende ist erwünscht.

Per Telefon

Rechtsberatung

Kostenlose telefonische Beratung für ADFC-Mitglieder von Verkehrsrechtsanwält*innen. Jeden Dienstag 18–19 Uhr. Die beratenden Anwält*innen:
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 Selbsthilfwerkstatt. Im Infoladen finden Sie unsere Radtourenkarten und Radreiseführer vor allem von Brandenburg. Sie können Ihr Rad auch codieren 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: DE30 1005 0000 0190 3716 17, BIC: BELADEBEXXX

REDAKTION
Lisa Feitsch (Chefredaktion)
infotext-berlin.de/Max Sauer Moser (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





**Beliebteste
Regionalbank**

PSD-Bankengruppe
Ausgabe 5/2020

€uro
Euro-Umfrage
(120139 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