

Highlights dieser Ausgabe

»Berlin ist keine Auto-Stadt« S. 2
Interview mit Anne Gläser

Zum BER und nach Grünheide S. 6

In Trippelschritten zur Verkehrswende S. 8
Treprow-Köpenick unter der Lupe

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser,

der Frühling steht vor der Tür und wir fragen uns: Warum gehen immer noch Großbauprojekte wie der BER in Betrieb, ohne dass sie auch mit dem Fahrrad sicher zu erreichen sind? Warum fährt man sogar in der Autostadt Wolfsburg besser Fahrrad als in Berlin Treprow-Köpenick? Und müssen wir die Stadt nicht einfach komplett neu denken, wenn wir die Verkehrswende wollen?

In der ersten Ausgabe in diesem Jahr führen wir ein Interview mit Anne Gläser vom Volksentscheid »Berlin autofrei«, nehmen Treprow-Köpenick unter die Lupe und informieren euch über die neuen Standorte der Lastenrad-fLotte.

Viel Freude beim Lesen wünscht

Lisa Feitsch

Chefredaktion radzeit und

Pressesprecherin des ADFC Berlin

PS: Ist euch nach dem Lockdown-Winter auch so nach Vorfriede auf den Sommer zumute? Dann werft unbedingt einen Blick auf Seite 4. Wir bleiben optimistisch und haben schon mal die wichtigsten Termine für das Fahrradjahr 2021 gesammelt.



©ADFC Berlin/ Carolina Mazza

Seit August testet Berlin an der Friedrichstraße, wie sich ein Stück autofreier Raum anfühlt.

Die autofreie Stadt

Paris, New York und Stockholm fangen an, die Stadt neu zu denken. In Berlin fragen wir uns: Brauchen wir wirklich all die privaten Autos in der Stadt? Oder: Wie werden wir sie wieder los? Von LISA FEITSCH.

Fahrtwind im Gesicht, ein Lächeln für den Menschen mit der Topfpflanze im Lastenrad und ankommen, wo und wann man will. Man riecht die frischen Brötchen (oder den Döner) aus dem Kiezladen ums Eck, sieht die beiden Hunde rechts auf dem Gehweg, die sich freudig beschnuppern und hört, ob Vögel zwitschern oder Sirenen heulen. Wer mit dem Rad unterwegs ist, bewegt sich auf eine besondere Art durch die Stadt, nimmt Umgebung und Mitmenschen ganz persönlich wahr.

Wer hingegen im Auto sitzt, sieht und hört all das nicht – und oft leider noch viel weniger. Ein hohes Unfallrisiko durch den motorisierten Verkehr, klimaschädliche Abgase, Lärmbelästigung und schlechte Luft betreffen nicht den Einzelnen am Steuer, sondern uns alle. Und auch die durch diese Effekte entstehenden externen Kosten trägt die Allgemeinheit, nicht der Einzelne.

Jedes private Auto steht im Durchschnitt mehr als 23 Stunden pro Tag still

(Mobilität in Deutschland, 2019) – meist im öffentlichen Raum, den wir alle als Gesellschaft fast kostenlos zur Verfügung stellen. Das eigene Sofa hingegen darf ich nicht einfach draußen abstellen.

Ob ich mich in meine Regenose und aufs Rad werfe oder heute mal die S-Bahn nehme, ist eine individuelle Entscheidung. Laufe ich gemütlich mit den Kindern auf ihren Tretrollern oder fahre ich heute mit dem Lastenrad, betrifft dies nur die Kinder und mich. Lege ich meine alltäglichen Wege mit dem Auto zurück und stelle es in der Stadt ab, betrifft das jedoch uns alle. Derzeit verzeichnet Berlin rund 1,22 Millionen Pkw. Neuzulassungen steigen. Schaffe ich mir heute in Berlin ein Auto an, ist das eine Entscheidung, die Auswirkungen auf uns alle hat.

Ob Paris, New York oder Seoul – wo einst Autos rasten, flanieren jetzt Menschen. Ob London, Bogotá oder Stockholm – sie alle denken die Stadt neu und erproben den autofreien Raum in der ▶

Stadt. In Barcelona, Oslo oder Helsinki werden Autos konsequent in ihre Schranken gewiesen, um mehr Platz für Menschen zu Fuß und Radfahrende zu schaffen. Die Menschen in den Städten entscheiden sich damit nicht einfach für »weniger Autoverkehr«, sie entscheiden sich gleichzeitig für mehr Sicherheit, mehr Lebensqualität, mehr Platz und mehr Wohlbefinden für ihre Bewohner*innen. Sie entscheiden sich für die lebenswerte Stadt.

In Berlin können die Menschen auf der Friedrichstraße in Mitte testen, wie sich ein Stückchen autofreier Stadt(t)raum anfühlt. Ein Straßenzug, temporär, eventuell mit Verlängerung in den Herbst. Der Mobilitätsforscher Andreas Knie sagt: »Berlin könnte ein Erprobungsraum für neue Formen der Mobilität werden – und damit weltweites Vor-

bild. Ich behaupte, dass zwei Drittel der Berliner da mitmachen würden. Der harte Kern der Auto-Fans wird langsam aussterben.« Das Zitat stammt aus dem Sommer 2018 und ist ungefähr gleich alt wie das Berliner Mobilitätsgesetz. Für beides gilt: guter Ausgangspunkt, noch Luft nach oben.

Rund die Hälfte aller mit dem Auto zurückgelegten Wege ist kürzer als fünf Kilometer, 25 Prozent sind sogar kürzer als zwei (Mobilität in Deutschland, 2019). Mit einer Neuorganisation des städtischen Verkehrs, einem guten, flächendeckenden Radnetz, ÖPNV-Ausbau, City-Hubs mit Lastenrad-Transporten, weniger Parkplätzen im öffentlichen Raum und deutlich höheren Parkgebühren können die Menschen umsteigen, kann der motorisierte Verkehr zurückgedrängt werden – kann Platz für

die lebenswerte Stadt entstehen.

Noch wird der Wohnraum immer knapper und teurer, noch mangelt es an Kitas und Schulen mit Spielplätzen oder Gärten. Noch zeigen Hitzesommer, wie dringend es mehr Bäume und Bodenentsiegelung in der Stadt braucht. Noch macht uns gerade die Corona-Pandemie überdeutlich: Wer sich in der Stadt bewegen will, und sei es nur mal zum Spaziergehen, hat kaum Raum dafür. Noch fragen wir uns: Woher kommt der benötigte Platz?

Und dann sagt Knie noch eines: »Ich bin mir sicher – nicht mehr lange, dann werden wir uns in die Augen schauen und uns fragen: Hatten wir wirklich mal eigene Autos? Wie absurd!«

Auch in Berlin müssen wir wohl anfangen, die Stadt völlig neu zu denken.

Anne Gläser: »Deutschland ist ein Auto-Land, aber Berlin keine Auto-Stadt«

Im Gespräch mit Anne Gläser über die Pläne des Volksentscheids »Berlin autofrei« und warum gerade Autofahrer*innen von einer Innenstadt mit weniger Autos profitieren. Das Interview führte LISA FEITSCH.

Anne, ihr wollt den Autoverkehr innerhalb des S-Bahn-Rings per Volksentscheid reduzieren und damit Berlin lebenswerter machen. Wie soll das genau gehen?

Das wollen wir mit einem Volksbegehren erreichen, das dann in einen Volksentscheid mündet. Straßenrecht ist Landesrecht. Deswegen ist es auf Landesebene möglich, die Straßen durch ein Gesetz, über das im Volksentscheid abgestimmt wird, umzuwidmen. Indem die Straßen innerhalb des S-Bahn-Rings zu sogenannten autoreduzierten Straßen umgewidmet werden, wollen wir mehr Freiraum für die Berliner*innen schaffen. So entsteht Platz für zu Fuß Gehende, Radfahrende und den öffentlichen Personennahverkehr. Wer weiterhin ohne Einschränkung Auto in der Stadt fahren darf: der öffentliche Verkehr – also Busse-, die Feuerwehr, Polizei und Krankenwagen, Post und Müllabfuhr; der Wirtschafts- und Lieferverkehr, und alle Personen, die mobilitäteingeschränkt sind.



Anne Gläser ist von Anfang an (September 2019) beim Volksentscheid dabei.

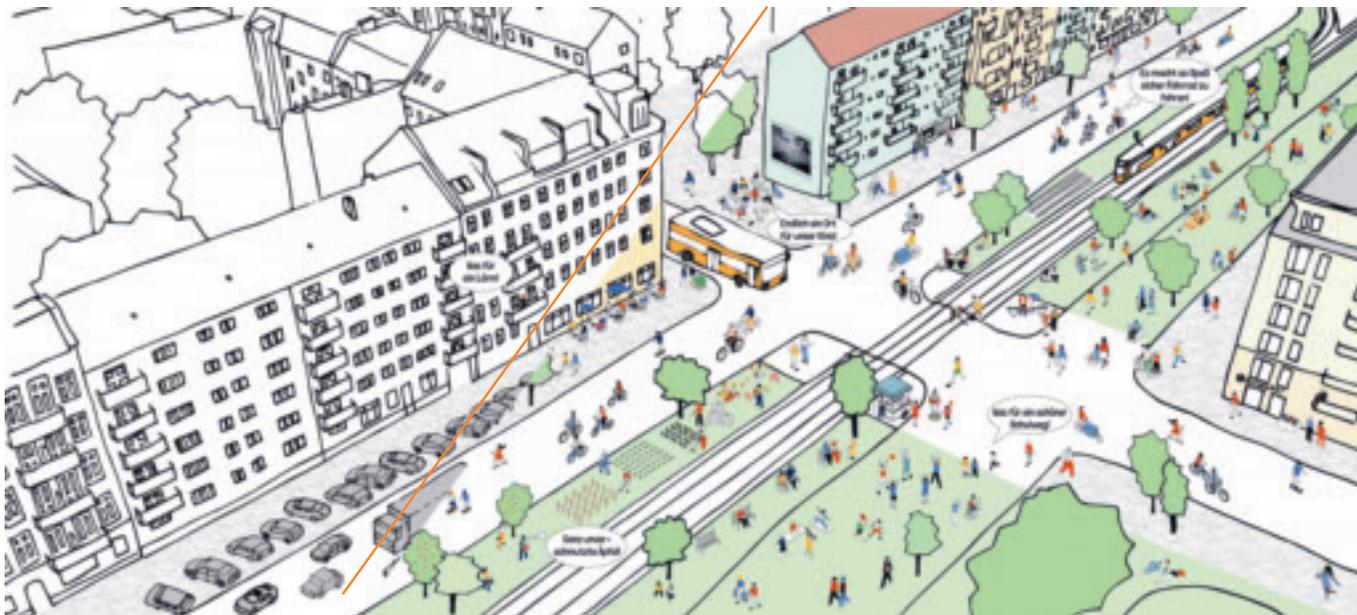
Was ist bereits passiert und was sind die nächsten Schritte?

Im Februar haben wir unseren Gesetzentwurf beim Berliner Senat zur Ko-

stenschätzung eingereicht. Der Senat nimmt nun die Kostenschätzung vor. Anfang April können wir endlich mit der ersten Stufe der Vorbereitung des Volksbegehrens anfangen, nämlich mindestens 20.000 Unterschriften zu sammeln. Im Frühjahr und Sommer ist unser Ziel, so viele Unterschriften wie möglich zu sammeln, um der Politik von Anfang an Druck zu machen. Dann werden die Unterschriften geprüft. Im September ist die Wahl zum Abgeordnetenhaus. Ende 2021 werden die Unterschriften vom Senat geprüft und wenn der Senat hier grünes Licht gibt, geht das richtige Volksbegehren Anfang 2022 los. Hier müssen wir 180.000 Unterschriften sammeln. Wenn wir das schaffen, findet 2023 der eigentliche Volksentscheid statt.

Die Anzahl der neuzugelassenen Autos in Berlin steigt stetig. Wie plant ihr, die motorisierten Berliner*innen zu erreichen und von euren Ideen zu überzeugen?

Auch Autofahrer*innen profitieren davon, wenn die Innenstadt autoredu-



Vorher – Nachher: Berlin wird bunter ohne Autos.

ziert ist. Sie profitieren von der besseren Luft, von weniger Lärm und weniger Stau. Auch sie wissen, dass sie ihre Kinder ohne Angst alleine zur Schule schicken können, wenn weniger Autos unterwegs sind. Und sie profitieren davon, dass nicht mehr überall Autos parken, sondern dass es mehr Platz gibt für Radwege, für Busspuren, für Straßencafés, fürs Spazierengehen. Wenn weniger Menschen Auto fahren, kommen gerade diejenigen, die noch fahren dürfen und wirklich auf das Auto angewiesen sind, sehr viel schneller an ihr Ziel. Wir gehen derzeit davon aus, dass der Volksentscheid erst 2023 stattfinden wird. Danach rechnen wir mit einer Übergangsfrist von vier Jahren. Das heißt, bis Berlin autofrei wird, ist es schon Ende der 20er Jahre. Es gibt also ausreichend Zeit, sich daran zu gewöhnen oder auch auszuprobieren, wie es ohne Auto ist.

Berlin als erste deutsche Großstadt autofrei im Land der Autolobby: Wie realistisch ist das wirklich?

Wir halten das für sehr realistisch. Alleine durch die Klimakrise ist klar, dass sich im Verkehrssektor viel verändern muss. Deutschland kann die Verkehrswende einfach nicht länger hinauszögern. Es zeichnet sich jetzt schon ab, dass es bis Ende der 30er Jahre so gut wie keine Autos mit Verbrennungsmotor mehr in Deutschland und in Berlin geben kann. Außerdem sieht unser Gesetz

längere Übergangsfristen und klare Ausnahmen vor. So drastisch sind unsere Forderungen also gar nicht. In Berlin besitzt mehr als die Hälfte der Haushalte kein Auto und legt schon jetzt jeden Weg ohne Auto zurück: zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit dem ÖPNV. Innerhalb des S-Bahn-Rings ist die Autobesitz-Quote noch geringer. Das zeigt: Deutschland ist vielleicht ein Auto-Land, aber Berlin ist keine Auto-Stadt. Die große Mehrheit der Berliner*innen fährt schon heute kein Auto. Berlin ist außerdem eine progressive Stadt, in der die Menschen offen für Neues sind.

Seit Juli 2018 gilt in Berlin das Mobilitätsgesetz, das den Umbau Berlins zur klimafreundlichen Stadt vorgibt. Wo dockt hier der »Volksentscheid Berlin autofrei« an?

Auch wir fordern die Verkehrswende, gesicherte Radwege und eine bessere Radinfrastruktur. Aber wir gehen noch sehr viel weiter. Wir finden, dass das Mobilitätsgesetz nicht ausreichend ist. Wir wollen den Autoverkehr noch stärker reduzieren und den ÖPNV ausbauen. Wir wollen nicht nur positive Anreize setzen, das Fahrrad zu nutzen, sondern auch ganz klar festlegen, dass bestimmte Fahrten mit dem Auto einfach nicht mehr erlaubt sein sollen. Und: Wir sehen keine Ausnahmen für Elektroautos vor.

Momentan erfahrt ihr viel Zulauf. Habt ihr das erwartet?

Damit hatten wir tatsächlich anfangs nicht gerechnet. Inzwischen können wir es nachvollziehen, weil uns von vielen Menschen gesagt wird, sie hätten da schon ewig drauf gewartet, dass sie total begeistert sind und dass es höchste Zeit war für so eine Initiative. Wir freuen uns sehr, dass es so viel Unterstützung gibt. Wir sind rein spendenfinanziert von unabhängigen Privaten und sind auch ganz überrascht, dass wir schon so viel Spenden eingenommen haben. Was uns jetzt noch fehlt, ist Zustimmung aus der Politik. Die Politikerinnen und Politiker sind weiterhin noch sehr zurückhaltend.

Zu guter Letzt: Wie kann man euch unterstützen?

Das wichtigste ist jetzt, uns bei der Unterschriftensammlung zu unterstützen. Alle Berlinerinnen und Berliner können die Unterschriftenliste auf unserer Website ausdrucken, bei Freund*innen, Bekannten, Kolleg*innen oder in der Familie Unterschriften sammeln und die Listen dann an uns zurücksenden. Je mehr Leute mitmachen, desto leichter ist es, eine große Anzahl an Unterschriften zu sammeln.

Danke für das Gespräch, Anne!

Mehr zum Volksentscheid unter:
www.volksentscheid-berlin-autofrei.de



Neues von der fLotte im ADFC

Kürzlich nahm die fLotte Berlin das 150. Lastenrad in Betrieb – Corona-bedingt ganz unauffällig. Spätestens mit der Nummer 200 wird das Feiern aber hoffentlich kräftig nachgeholt. Schon in den kommenden Wochen wächst die fLotte weiter: Besonders in den bisher eher schlecht ausgestatteten Bezirken Neukölln und Charlottenburg-Wilmersdorf, aber auch in anderen Teilen Berlins, gehen weitere Lastenräder in Betrieb. Das ist nur dank dem Engagement vieler lastenrad-begeisterter Menschen möglich!

Lastenrad-Pat*Innen gesucht!

Was braucht man, um Lastenrad-Pat*in zu werden?

Nur etwas Zeit und Lust darauf! Und weil das mittlerweile komplexe Projekt auch in Bezug auf Arbeitsorganisation und Informationsfluss noch fLotter werden soll, freuen wir uns auch über IT-erfahrene Mitstreiter*innen, die uns bei der Entwicklung und Einführung von passgenauen Tools unterstützen.

Mehr Infos zur fLotte-Patenschaft:

www.flotte-berlin.de/mitmachen/patin-werden

Termine 2021

Wir haben die wichtigsten Termine für das Fahrradjahr 2021 gesammelt. Über Aktualisierungen informieren wir euch rechtzeitig auf www.adfc-berlin.de. Dort findet ihr auch Infos dazu, wie wir unsere Aktionen und Demos jeweils den Corona-Bedingungen anpassen.

Fr, 19.03.	Globaler Klimastreik von Fridays for Future
So, 09.05.	ADFC-Kieztouren
Mi, 19.05.	Ride of Silence
So, 06.06.	ADFC-STERNFAHRT
Juni	ADFC-Mitglieder-versammlung
So, 15.08.	B 96-Fahradkorso der ADFC-Stadtteilgruppen
So, 15.08.	PSD-HerzFahrt
Fr, 17.09.	ParkingDay
Sa, 18.09.	ADFC-KREISFAHRT

Radtouren ab jetzt online

Ab diesem Jahr werden die Radtourenhefte *Rad&Touren* und *Radtouren Brandenburg* nicht mehr gedruckt. Alle vom ADFC Berlin und ADFC Brandenburg angebotenen Touren sind schnell im Portal des ADFC zu finden:

touren-termine.adfc.de (alle Touren) bzw. radundtouren.de (Berlin vorausgewählt)



Die E-Bike-Versicherung mit GPS-Schutz. Und so viel mehr.

- ✓ Einfacher Abschluss online oder im Fahrradgeschäft
- ✓ Bis zu 12 Monate nach Kauf versicherbar
- ✓ GPS-Tracking per App und Rückholservice bei Diebstahl

Erfahren Sie mehr:

shop.alteos.com/ebike

Ullis 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

Konstanzer Straße 6
10707 Berlin-Wilmersdorf
Tel. (030) 85 61 78 960
www.c-hain.de



Cornelia Hain
Rechtsanwältin seit 1989

• Verkehrsrecht • Regulierung von Radunfällen mit schweren Körperverletzungen usw. •



28.584 Unterschriften für die Verkehrswende

Trotz des zweimaligen Corona-Lockdowns kamen bei der »Volksinitiative Verkehrswende Brandenburg jetzt!« weit mehr als die erforderlichen 20.000 Unterschriften zusammen. Ein großer Erfolg auch für uns, denn der ADFC Brandenburg ist der zweitgrößte Träger dieser Initiative. Das breite Bündnis aus Verkehrs- und Umweltverbänden, Gewerkschaften und Studie-

renden fordert mit diesem großen Rückhalt aus der Bevölkerung den Landtag auf, ein Mobilitätsgesetz für Brandenburg mit konkreten Maßnahmen, Zeitplänen und Budgets zu beschließen, um den öffentlichen Verkehr auszubauen und den Rad- und Fußverkehr zu stärken. Wir danken allen Mitgliedern und Aktiven für die ehrenamtliche Unterstützung!

Berlin: Mitgliederversammlung im Juni geplant

Die diesjährige Mitgliederversammlung (MV) des ADFC Berlin wird für den Juni im Freien geplant. Das hat der Landesvorstand Ende Januar beschlossen. Vorangegangen war die umfangreiche Prüfung einer Online-Versammlung. Nach Abwägung der Vor- und Nachteile stimmten die Vorstandsmitglieder mehrheitlich für eine Open-Air-Veranstaltung im Sommer. Eine geeignete Örtlichkeit mit Regenschutz für rund 300 Teilnehmende muss noch gefunden werden. Ideen dazu gerne an:

simon.janus@adfc-berlin.de

Auf der diesjährigen MV müssen unter anderem die Vorstandswahlen nachgeholt werden. Dabei greift zum ersten Mal die 2019 beschlossene Paritätsklausel. Es werden deshalb noch explizit Frauen gesucht,

die für den Vorstand kandidieren möchten. Frauen, meldet euch! Interessenbekundungen bitte an: wahlamt@adfc-berlin.de

Einladung per E-Mail

Die Einladung zur MV wird per E-Mail erfolgen. Bitte Sorge dafür, dass wir von dir eine gültige E-Mail-Adresse in der Mitgliederdatenbank haben. Das ist der Fall, wenn du regelmäßig unseren Newsletter von newsletter@adfc-berlin.de erhältst. Ist das nicht der Fall, teile uns bitte hier deine aktuelle E-Mail-Adresse mit:

www.adfc.de/sei-dabei/e-mailadresse-mitteilen

Den Termin der MV werden wir – sobald er feststeht – auch über unsere Webseite www.adfc-berlin.de bekannt geben.

fahrradkoppel

Räder • Zubehör • Werkstatt

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



www.fahrradkoppel.de info@fahrradkoppel.de

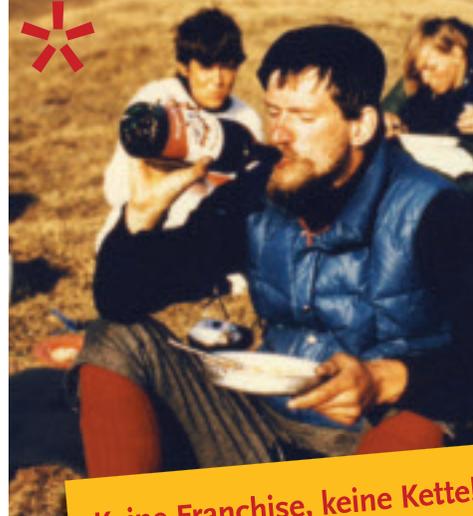
Fahrrad.Frank

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

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



285 99 750	Öffnungszeiten:
285 99 751	Mo-Fr 10-19 ⁰⁰
fahrrad.frank@vsf-mail.de	Sa 10-17 ⁰⁰



Keine Franchise, keine Kette!
velophil. – die Radreise-
experten seit 1986

Reiner Probst – schon vor drei Jahrzehnten mit dem Fahrrad auf Tour: „Kein Paß war uns zu hoch oder zu steil.“

Radtour geplant?

Die ersten 2021er Räder sind da –
und fast schon wieder weg.

In unserer Online-Bestandsanzeige nachschauen, was am Lager ist und mit telefonischer Beratung und Call und Collect jetzt das Traumrad sichern: www.velophil.berlin

Ortlieb Packtaschen und
Accessoires für den Alltag
und die Reise: Bei uns
werden Sie fündig!

NORWID | FALKENJAGD | RENNSTAHL
PATRIA | TOUT TERRAIN | VELOTRAUM
STEVENS | VSF-FAHRRADMANUFAKTUR
BROMPTON | R-M BIRDY | CONTOURA

velophil.



Sonne in den Speichen

Bis zum Enden des Lockdowns beraten wir Sie gerne telefonisch. Die aktuellen Öffnungszeiten finden Sie auf unserer Webseite.

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

www.velophil.berlin





Die Straße zum Tesla-Werksgelände: Für Autos ist eine Anbindung vorhanden. Platz für einen Radweg gäbe es, Planungen sind jedoch nicht bekannt.

Zum BER und nach Grünheide – nur auf vier Rädern statt mit dem Rad?

Der Großstadtflughafen Berlin-Brandenburg sowie die im Bau befindliche Tesla-Gigafactory in Grünheide sollen mehrere zehntausend Menschen beschäftigen – der Weg dorthin ist mit dem Rad bisher nicht zu bewältigen. Von JOSEFINE JAHN.

Nach Jahren ist er endlich eröffnet worden, der Hauptstadtflughafen BER. In den kommenden Jahren soll die Region um den Airport wirtschaftlich weiter ausgebaut werden, bis zu 85.000 Arbeitsplätze sollen dadurch entstehen. Die Beschäftigten, wie auch die Fluggäste, müssen aber auf das Rad als Fortbewegungsmittel zum Arbeits- bzw. Abreiseort verzichten. Denn an den Bau eines Radwegs zum lange geplanten und lange gebauten Flughafen wurde schlichtweg nicht gedacht. »Sie könnten zum Beispiel in Neukölln oder Treptow-Köpenick wohnen, in Mahlow oder Ragow, Rangsdorf oder Königs-Wusterhausen, in Eichwalde oder Mittenwalde und mit dem Rad zu Arbeit fahren. Wenn Radfahrende aber aufgrund mangelnder Planung gezwungen werden, ein langes Stück auf einer Straße zu fahren und sich die Straße mit gestressten Autofahrern zu teilen, dann ist Radfahren eine bedrohliche Zumutung«, sagt Reinhard Kähler von der ADFC-Regionalgruppe Königs-Wusterhausen. Während die Bahnanbindung vorzüglich sei und auch die Anfahrt mit dem Bus gut realisierbar, wurde hier primär an den Autoverkehr gedacht. Diesen Mangel im Nachhinein eines solchen

Großbauprojekts zu beheben, ist deutlich aufwändiger, als wäre der Radweg von Beginn an mitgeplant worden.

Dennoch halten Kähler und seine Regionalgruppe, die sich im März 2019 gegründet hat, daran fest: Der BER braucht eine Radweganbindung. Das muss auch im Nachhinein realisiert werden. Dafür ist die Gruppe im ständigen Austausch mit Brandenburger Kommunen und Stadtbezirken in Berlin. Denn – und hier liegt eine Hürde – die Radwege müssten länderübergreifend verlaufen, womit die Baulast und die Kosten zur Erhaltung der Radwege jeweils auf mehr-

„Es fehlt jegliches Denken dafür, jegliche Motivation“

ere Kommunen verteilt wären. Immerhin: Der Landkreis Dahme-Spreewald hat im vergangenen Februar eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben; das Ergebnis steht derzeit noch aus. Breite Radwege mit gutem Oberflächenbelag sind noch Wunschdenken, aber durchaus machbar, denkt Reinhard Kähler.

Ein Hauptbaustein für gute Fahrradverbindungen aus der Hauptstadt zum

Flughafen BER soll die sich in der Planung befindende Radschnellverbindung *Y-Trasse* werden, die die Berliner Bezirke Neukölln, Kreuzberg und Treptow miteinander verbindet. Nach jetzigem Stand soll die Trasse 2025 fertig sein. Essenziell für eine sichere Radinfrastruktur sei die Art, wie Kreuzungen mit Hauptverkehrsstraßen gestaltet werden, findet Andreas Paul, Sprecher der ADFC-Stadtteilgruppe Treptow-Köpenick. So gebe es auf dem Weg zum neuen Flughafen zum Beispiel am Ende der Waltersdorfer Chaussee für Radfahrer keine sichere Möglichkeit, die Bundesstraße 96a zu queren. Eine Brücke würde das Problem beheben. »Geld wäre hier nicht das Problem«, sagt Paul. »Aber es fehlt jegliches Denken dafür, jegliche Motivation.«

Sich die Straße mit den Autos zu teilen, sei hier nicht möglich. Auch zusätzliche Radwege neben den Straßen seien nicht überall realisierbar. »Wenn man weiß, wie man fährt, landet man auf einem geteilten Geh- und Radweg«, erklärt Andreas Paul – der aber nicht soweit ertüchtigt sei, dass tatsächlich Menschen zu Fuß und auf dem Rad einander problemlos begegnen könnten. Er ist zu



© Josefine Jahn

Radweg am Bahnhof Fangschleuse – der Weg geht nicht bis in den Ortsteil Freienbrink, wo das Fabriksgelände liegt. Dort endet der Weg.

schmal. Demnach endet die Möglichkeit, den BER mit dem Fahrrad zu erreichen, drei Kilometer Luftlinie vor dem Terminal. Das Problem liegt in dem Planungschaos der vergangenen Jahre – durch ständige Wechsel der Zuständigkeiten für das riesige Bauprojekt ist die Planung von Radwegen untergegangen. Und nicht nur die Wege wurden vergessen – auch Unterstellmöglichkeiten für Räder am BER gibt es keine.

Der ADFC fordert deshalb, versäumte Planungen nachzuholen. Neben einer »sicheren und komfortablen Radwegeanbindung« braucht es »natürlich ein großes Fahrradparkhaus«, so ADFC-Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork.

Auch Grünheide ohne Anbindung

Ein weiteres Gewerbegebiet entsteht derzeit in Grünheide (Mark). Der US-amerikanische Elektroautomobilhersteller Tesla plant hier eine Produktionsstätte, in der bereits im kommenden Juli die ersten Elektroautos vom Band gehen sollen. Bis zu 500.000 Autos jährlich sind geplant. Zunächst sollen 12.000 Menschen hier Arbeit finden – eine Hoffnung für die 9.000-Seelen-Gemeinde und das Umland.

Konkrete Pläne zum Bau von Radwegen zur geplanten Gigafactory gibt es bisher nicht. Tesla verweist auf eine Direktverbindung zwischen Grünheide und dem sechs Kilometer entfernten Erkner, das wiederum über die Deutsche Bahn

mit Berlin verbunden ist. »Hier stimmt aber die Taktzeit nicht. Dreißig Minuten – das macht keiner mit«, vermutet Andreas Paul und hat eine Vision: »Zwischen Adlershof und Grünheide sind es etwa 20 Kilometer, für trainierte Radler*innen ist das eine Stunde Fahrtzeit. Solange brauche ich auch mit dem Auto im Berufsverkehr.« Den nach Erkner führenden Europaradweg E10 könne man bis Erkner teilweise mitnutzen, hier und da müssten vorhandene Wege ertüchtigt werden. In Grünau kommt man bislang mit der Fähre über die Dahme – die fährt allerdings nur alle 45 Minuten. »Es bräuchte also eine Fußgänger- und Radbrücke an der Stelle und dann hätte ich eine ganz tolle Strecke durch den Wald«, schwärmt Paul. Durch den Wald geht bereits ein etwa 1,50 Meter breiter Radweg. Schlaglöcher müssten ausgebessert und der Weg verbreitert werden, eine Grundlage ist aber bereits vorhanden. Auch hier überschreitet der Radweg die Ländergrenze zwischen Berlin und Brandenburg, die Kommunen zieren sich jeweils, den ersten Schritt zu machen.

Der Vorsitzende des ADFC Brandenburg, Dr. Stefan Overkamp, fasst es so zusammen: Damit Radwege zu diesen zwei Großprojekten erschlossen werden, »ist es dringend notwendig, dass das Land Brandenburg die Verantwortung für diese überregional bedeutsamen Radwegeverbindungen übernimmt.«

VELO

FESTIVALS

Die neue Online Plattform der VELOBerlin



Jeden Monat ein
neues VELOThema

Online Sessions, Videos,
Podcasts & Pop-up Events
in Berlin

↘ velofestivals.de



©ADFC Berlin/Lisa Feitsch

Der neue Pop-Up-Radweg auf dem Adlgerstell ist gut – leider verläuft er nur an einer Seite.

In Trippelschritten zur Verkehrswende

Vom Kunger-Kiez bis Schmöckwitz, von der Köpenicker Altstadt, über den Plänterwald bis zur Landesgrenze Richtung BER-Gelände – kaum ein Bezirk ist so groß und vielfältig wie Treptow-Köpenick. Wie steht es um den Radverkehr? Von LISA FEITSCH.

Dicke Jacken, Kapuzen, die Mützen tief ins Gesicht gezogen und – ganz wichtig – warme Handschuhe. Der Wind pfeift, Schneeflocken fallen auf die Straße. Wer im Februar in Berlin Rad fährt, muss sich warm anziehen. Wer in Treptow-Köpenick Rad fährt, muss sich das ganze Jahr über warm anziehen.

„Selbst in Wolfsburg kann man 100-mal besser Rad fahren als in Treptow-Köpenick“, sagt Florian vom ADFC Treptow-Köpenick und spielt dabei auf den Sitz eines bekannten Autoherstellers an. Die ADFC-Stadtteilgruppe ist sich einig: Verbesserungen für den Radverkehr gibt es in ihrem Bezirk – wenn überhaupt – nur quälend langsam. Überraschenderweise stimmt auch Bezirksstadtrat Rainer Hölmer mit ein: „Es fällt mir schwer, richtig stolz zu sein, was die Fahrradwegentwicklung in Berlin angeht. (...)“, sagt er im ADFC-Interview (ab S. 10). Schön, dass sich hier alle einig sind. Aber wäre der Stadtrat nicht mit dafür verantwortlich, dass es schneller geht?

In Treptow-Köpenick werden keine Autos produziert. Aber sie stehen und fahren – wie in ganz Berlin – überall herum und nehmen den Platz auf den Straßen ein. Laut Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (2020) arbeiten rund 223.000 Brandenburger*innen in Berlin. Zusätzlich pendeln rund 88.000 Berliner*innen täglich zur Arbeit nach Brandenburg. Im Alltag der Menschen spielen

*„Eigentlich muss
das alles viel
schneller gehen“*

die Landesgrenzen keine Rolle, bestätigt auch der ADFC Brandenburg. Auch die Klimakrise macht nicht an der Landesgrenze Halt. Mobilitätskonzepte müssen gemeinsam erarbeitet werden (siehe auch S. 6).

Treptow-Köpenick ist ein klassischer Pendler*innenbezirk in einer Stadt, die jahrzehntelang den Autoverkehr priorisierte. Breite Autoschneisen statt Radwe-

ge, kaum Fahrradbügel an Bahnhöfen – es fehlen die Anreize, auf Rad und Bahn umzusteigen. Doch die autogerechte Stadt ist gescheitert. Der Wille zu neuen Wegen scheint in Treptow-Köpenick sogar vorhanden zu sein. „Eigentlich muss das alles viel schneller gehen“, weiß auch Hölmer. Mitten in der Klimakrise macht sich der Bezirk in Trippelschritten auf den Weg, die Fahrradinfrastruktur zu verbessern.

Doch selbst kleine Schritte scheinen zu groß für das hiesige Bezirksamt zu sein. Hölmer selbst beschreibt sich als Fahrradfahrer, er kenne die Probleme der Radfahrenden aus eigener Erfahrung. Er möchte mehr Radwege, mehr Fahrradbügel und eine Fahrradstraße einrichten – und schildert doch im selben Atemzug die Stolpersteine auf dem Weg zu tatsächlichen Infrastrukturverbesserungen. Es fehle an Personal im Bezirk, händeringend suche er gute Verkehrsplanerinnen und -planer. Wir sollen das gerne so abdrucken, sagt er. Er verweist auf die un-

terschiedlichen Zuständigkeiten im Land Berlin, die seine Arbeit nicht immer ganz einfach machten. Bei Hauptverkehrsstraßen mische der Senat mit, für Fahrradparkhäuser sei die infraVelo zuständig und bei der Einrichtung einer Fahrradstraße habe die BVG ein Wörtchen mitzureden. Dazwischen Stadtrat Hölmer, alleine auf weiter Flur, so wirkt es.

Wie sieht es aus in der Abteilung für Bauen, Stadtentwicklung und öffentliche Ordnung, die ihm untersteht? Sitzen da Leute, die nur Autos im Kopf haben und die Verkehrswende blockieren? Oder sind alle heillos überfordert und stecken im Planungstau, während die Zivilgesellschaft drängt?

Auf der anderen Seite alles beim Alten

Im Juli vergangenen Jahres ist auf dem Adlergestell stadtauswärts ein Pop-Up-Radweg entstanden. Das ist großartig – aber nur die halbe Miete. Denn während sich Radfahrende auf der einen Straßenseite nun ein wenig sicherer fühlen dürfen, während die Autos mit erlaubten 60 km/h neben ihnen vorbeibrettern, bleibt auf der anderen Seite alles beim Alten.

Notwendiger wäre der Pop-Up-Radweg stadteinwärts, denn dort liegen die Geschäfte und Häuser. Außerdem fehlen sichere Querungsmöglichkeiten an der mehrspurigen Hauptstraße, um den Pop-Up-Radweg überhaupt zu erreichen. Warum es den Radweg nur stadtauswärts gibt? Weil er „da relativ problemlos anzulegen war, das muss man ehrlicherweise

sagen“, gesteht Hölmer zu.

In Treptow-Köpenick hat nicht nur die ADFC-Stadtteilgruppe eine klare Meinung zur Bezirkspolitik. Im Sommer beschwerten sich autofahrende Anwohner*innen über den Pop-Up-Streifen auf dem Adlergestell. Laut Hölmer seien die Auswirkungen des Pop-Up-Streifens auf den Kfz-Verkehr jedoch marginal, weil er nur auf einer Seite verlaufe. Hat die Furcht vor Gezeter eine Lösung für beide Straßenseiten verhindert? Geht es so langsam voran, weil der Bezirk es allen recht machen will? Klar ist, dass eine Verkehrswende ohne die Umverteilung des Straßenraums nicht zu machen ist. Das Datum zur Verstetigung des Pop-Up-Radwegs steht ebenfalls noch nicht fest.

Rätsel Dörfeldstraße

Die Dörfeldstraße: Einer der wichtigsten Straßenzüge in Adlershof, laut ADFC T-K. Eine hochkomplizierte Angelegenheit, laut Hölmer. Seit fast zehn Jahren läuft ein Bürgerbeteiligungsverfahren zur Umgestaltung der Straße. Sie ist eng und vollgestopft mit Autos. Auch die Tram sowie Menschen zu Fuß und auf dem Rad möchten durch. „Wenn ich mich nicht absolut bemerkbar mache und wie ein Weihnachtsbaum leuchte, gerate ich zwangsläufig in eine sehr kritische Situation“, sagt Andreas Paul, Sprecher des ADFC T-K, in einem Interview mit dem rbb zu den Problemen der Radfahrenden auf besagter Straße.

Der Kiezbeirat, als Anwohner*innen-Vertretung gegründet, hat eine Lösung

im Sinne des Umweltverbundes erarbeitet. Die sieht mehr Platz für zu Fuß Gehende und Radfahrende vor. Doch im Januar 2021 stellte das Bezirksamt einen Planungsentwurf vor, der die Dörfeldstraße für Radfahrende noch schlimmer macht, als sie derzeit ist. In der Planungsskizze wird dafür ein neues Wort erfunden: der Aufmerksamkeitsstreifen. Ein 1 Meter breiter Bereich für den Radverkehr. Ein neues Wort für das alte Problem: kein Platz für Radfahrende. Der ADFC T-K nennt das: „lebensgefährlich“. „Ich bin damit auch nicht glücklich“, sagt Hölmer und überrascht erneut damit, dass er Lösungen ablehnt, die sein eigenes Amt erarbeitet hat. „Dem Kfz-Verkehr muss man Raum nehmen“, macht er im Interview deutlich. Ringen im Amt diejenigen, die die Stadt umgestalten wollen mit denen, die den Status quo erhalten möchten? Ringt Stadtrat Hölmer mit seiner eigenen Verwaltung?

Damit wäre er nicht allein. In vielen Bezirken zeichnet sich ab, dass Zuständigkeitswirrwarr und Ressourcenmangel bremsen, dass es Verantwortliche mit dem Willen zur Veränderung gibt und solche, die sie aufhalten. Woran genau es im Einzelfall liegt, ist von außen oft nicht erkennbar. Auch nicht im Falle Hölmers, der zumindest klaren Willen zeigt.

Eins aber ist sicher: Es ist Zeit, dass der flächenmäßig größte Bezirk Berlins eine gemeinsame, klare Haltung zeigt und statt Trippelschritten einen großen Schritt Richtung Verkehrswende wagt.



Rainer Hölmer: „Es fällt mir schwer, richtig stolz zu sein.“

Im ADFC-Interview blickt Bezirksstadtrat Rainer Hölmer selbstkritisch auf die Entwicklungen der Fahrradinfrastruktur in Treptow-Köpenick. Er spricht offen über Personalmangel, die Zusammenarbeit einer zweistufigen Verwaltung und komplexe Straßenzüge im Bezirk. Das Interview führt LISA FEITSCH.



© ADFC Berlin / Lisa Feitsch

„Bitte in Luft auflösen“: An der Schnellerstraße endet der Teil für Radfahrende im Nichts.

Herr Hölmer, fahren Sie selbst Fahrrad?

Ja, absolut. Gerne, viel und häufig – und ich bin auch heute hier mit dem Fahrrad im Büro.

Wenn Sie auf die diese Legislaturperiode blicken: Worauf sind Sie stolz im Bereich Radverkehr? Haben Sie ein Lieblings-Fahrradprojekt?

Ich muss ganz offen gestehen – vielleicht bin ich da zu selbstkritisch –, aber es fällt mir wirklich schwer, richtig stolz zu sein, was die Fahrradwegentwicklung in Berlin anbelangt. Aus meiner Sicht sind wir viel, viel, viel zu langsam. Das ist ein ganz großes Problem. Insofern ist das mit dem Stolz ein bisschen schwierig. Ich würde eher sagen, es ist einiges gelungen, aber es geht unterm Strich zu langsam.

Gelungen finde ich es auf jeden Fall in der Siemensstraße/Edisonstraße. Da ist einiges passiert, mittlerweile mit Grünunterlegung. Außerdem haben wir bis Mitte dieses Jahres die Pop-Up-Radspur auf der B 96a zwischen Schöneweide und Adlershof. Wobei wir noch schauen müssen, wie es damit weitergeht. Wir haben im Prinzip den komplett hergestellten Radweg, allerdings mit Einschränkungen, weil es da auch Busver-

kehr gibt. Auf dem Folgestück der B 96a stadtauswärts zwischen Rudower Chaussee und Köpenicker Landstraße gibt es ein paar Beispiele dafür, was man machen könnte, auch im Hauptstraßennetz, um den Radverkehr wirklich vernünftig zu führen. Unterm Strich bleibe ich dabei: Wir sind hier in Berlin viel zu langsam mit der Radinfrastruktur. Eigentlich muss das alles viel schneller gehen.

Der ADFC Treptow-Köpenick hat im vergangenen Oktober entlang der B 96a für sicheres Radfahren demonstriert. Auf dem genannten Straßenzug soll ein dauerhafter, geschützter Radstreifen entstehen. Ab wann wird man da fahren können?

Fahren kann man da jetzt schon, zwischen Schöneweide und Adlershof, eben auf dem Pop-Up-Radweg. Die Anordnung ist bis Juni dieses Jahres verlängert worden ist.

Wir haben natürlich durchaus Interesse daran – und das ist auch das, was das Mobilitätsgesetz vorgibt –, an den Hauptstraßen eine vernünftige Radinfrastruktur herzustellen – wenn man jetzt großspurig daher kommt, würde man sagen, an allen Hauptstraßen des Bezirks.

Auch wenn das nicht immer ganz einfach ist und sicherlich auch nicht immer funktionieren wird, im Zweifel wird man Kompromisse finden. Aber das ist eine Jahrzehntaufgabe, wenn ich sehe, mit welchem Tempo wir da voranschreiten. Das ist einfach das Problem.

Zudem müssen wir auf Grund der zweistufigen Verwaltung gemeinsame, vom Bezirk und Senat getragene Lösungen finden. Gerade beim übergeordneten Straßennetz, zu dem z. B. die B 96a gehört, müssen wir uns entsprechend abstimmen und die Radfahrangebote gemeinsam auf den Weg bringen. Das ist nicht immer ganz einfach, aber nach anfänglichen Reibungsverlusten läuft es meines Erachtens in den letzten zwei, drei Jahren bei SenUVK [Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz] besser und man kann eigentlich gut Hand in Hand arbeiten.

Uns wird oft gesagt, das große Problem in T-K ist, dass ein engagiertes Planungsteam im Bezirksamt fehlt.

Da kann ich nur sagen: Hätte ich auch gern und wenn Sie gute Ideen haben oder fachlich qualifizierte Menschen kennen, die sich vorstellen können, in T-K zu arbeiten, gerne!

Das Problem ist: Personal fehlt und es ist schlichtweg auch nicht möglich, dieses Personal zu gewinnen, auch weil man sich gegenseitig Konkurrenz macht. Für gute Verkehrsplaner und -planerinnen ist es nicht lukrativ, in den Bezirken zu arbeiten, weil die Bezirke im Vergleich zur Berliner Landesebene, zu Brandenburg und zum Bund schlechter bezahlen. Das sind alles Tücken, weshalb man eben nicht so schnell vorankommt, wie man es gerne möchte. Auch hier gilt also die Feststellung: Wir sind zu langsam, auch wenn man es erklären kann.

Nochmal zur B 96a: Sie haben über die Zusammenarbeit zwischen Bezirk und Senat und auch über die Fallstricke, die es da gibt, gesprochen. Aber noch mal nachgefragt: Gibt es ein konkretes Da-

tum zur Verstetigung des Pop-Up-Radwegs?

Nein, die B 96a ist eine hochkomplizierte, hochkomplexe Straße. Wir haben, das muss man ehrlicherweise sagen, diesen Pop-Up-Radweg gemeinsam mit SenUVK an einer Stelle gemacht, wo er vielleicht nicht am dringendsten erforderlich, aber wo er relativ problemlos anzulegen war.

Da gab es Kritik von der autofahrenden Bevölkerung. Letztendlich aber in einem relativ überschaubaren Rahmen, denn der Eingriff in den Fließverkehr für Autos ist nicht wirklich stark. Der Siedlungsbereich in Adlershof ist eigentlich gar nicht angetastet worden. Wenn man weiter Richtung Norden blickt, wäre eine Radspur auf der B 96a da viel, viel dringlicher, weil das Radverkehrsaufkommen dort deutlich höher ist. Aber wenn man sich da die Straßensituation anguckt, ist das hochkomplex und hochkompliziert. Da muss ich ganz offen gestehen: Bisher gibt es noch keine Idee, wie man das letztendlich in den Griff kriegen kann. Sicher ist: Wir müssen auch für den ÖPNV dem Kfz-Verkehr Raum nehmen.

Fahrradbügel können z. B. an Ecken von Kreuzungen aufgestellt werden, um diese sicherer zu machen. Wie sieht es damit in Ihrem Bezirk aus?

Was direkt die Kreuzungsbereiche angeht, ist noch relativ wenig passiert. Das hat auch immer mit dem Bedarf zu tun. In den letzten Jahren war es wesentlich einfacher möglich, über SenUVK an Bügel bzw. an die Finanzierung von Bügeln zu kommen.

Wir haben erstmal versucht, dort ausreichend Bügel aufzustellen, wo der Bedarf auf der Hand lag. Der nächste Schritt wäre jetzt zu schauen, wo es wirklich Sinn macht, Bügel aufzustellen, um Sichtachsen an Kreuzungen zu verbessern oder das Zuparken von Kreuzungen im 5-Meter-Bereich zu verhindern. Aber da, muss ich ganz ehrlich sagen, sind wir bisher noch gar nicht angelangt, auch von der Menge her.

Neben Personal ist ja auch Geld immer ein Thema. Sie wissen wahrscheinlich, dass die Bezirke in Berlin die Gelder des Senats für den Radverkehr sehr unter-

schiedlich abrufen. In 2019 lag T-K bei den Investitionen im Radverkehr bspw. auf Platz 5 von 12. Wie sehen die Planungen für Investitionen in 2021 aus? Wir stehen ja jetzt noch am Anfang des Jahres.

Wir haben natürlich weiter vor, neue Radwege zu schaffen und die Lücken an besonders gefährlichen Stellen, die wir ausgemacht haben oder die uns von Rad-



Rainer Hölmer ist seit 2006 Bezirksstadtrat in Treptow-Köpenick für Bauen und Stadtentwicklung

fahrenden oder eben auch Verbänden wie dem ADFC gemeldet wurden, zu schließen. Insofern gibt es auch schon eine Planung für dieses Jahr. Es geht um weitere Radwegverbreiterung, neue Radverbindungen, neue Grünunterlegungen. Da ist einiges in Bearbeitung. Ich hoffe, dass wir, was unsere Platzierung angeht, nicht wesentlich zurückfallen werden, vielleicht sogar noch besser werden. Mal gucken.

Ich nehme an, bei den Planungen geht es auch um Fahrradstraßen. Wie viele gibt es im Bezirk bereits und wie viele weitere sind in Planung?

Fahrradstraßen sind eher in der Innenstadt anordnungsfähig. Gleichwohl prüfen wir auch bei uns im Bezirk die rechtlichen Möglichkeiten, Fahrradwege anzuordnen.

Wir wollen einen Teil der Kieffholzstraße, bis zur Bouchéstraße, zur Fahrradstraße machen. Ansonsten hatte ich einen ganz kühnen Plan, der sich nach ersten Prüfungen aber als nicht umsetzungsfähig erwiesen hat. Ich weiß nicht, ob Sie die Dörpfeldstraße und Adlershof kennen, das ist unser Sorgenkind.

Sorgenkind ist ein gutes Wort. Trotz Beteiligungsverfahren sind Anwohnerinnen und Anwohnern mit der vorgeschlagenen Lösung für die Straße nicht zufrieden und auch der ADFC Treptow-Köpenick kritisiert diese Lösung als lebensgefährlich. Wie wird Ihr kühner Plan im Kiezbeirat angenommen?

Ich kann da natürlich nicht mit jeder Person aus dem Kiezbeirat reden, aber mit den beiden Sprechern stehe ich schon im Kontakt. Ich bin mit der Lösung, so wie sie jetzt als Vorzugsvariante eingestellt ist, ehrlich auch nicht glücklich. Es ist schwierig, wenn man im Diskussionsprozess ist, und dann fünf oder sieben Varianten nebeneinander diskutiert. Da macht es schon Sinn, irgendwann eine Variante als Grundlage zu nehmen und damit weiter zu diskutieren. Das heißt nicht, dass diese in Stein gemeißelt ist. Damit, wie das momentan bei besagter Vorzugsvariante geplant ist, dass auf die Fahrbahn der Dörpfeldstraße einfach ein 1 Meter breiter grüner Strich gezogen wird und der dann „Aufmerksamkeitsstreifen“ genannt wird, bin ich auch nicht zufrieden. Das kann noch nicht die Lösung sein. Und das wird auch nicht die Lösung sein.

Welche Pläne haben Sie für die restlichen Monate bis zur Wahl, bzw. worauf dürfen sich die Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer im Bezirk noch freuen?

Wir sind gerade sehr intensiv dabei, weitere Radverbindungen auf die Straße zu bringen, im wahrsten Sinne des Wortes. Da gibt es eine konkrete Planung und da wird natürlich auch weiter dran gearbeitet. Ich hoffe, dass wir wirklich auch noch die Fahrradstraße in der Kieffholzstraße, zumindest das Teilstück, hinbekommen, damit wir tatsächlich noch eine Fahrradstraße schaffen.

Ich bin ganz guter Dinge, dass es gelingt, noch an der einen oder anderen Stelle neue Fahrradbügel aufzustellen. Das, was es in diesem Jahr noch bis zur Wahl geben kann, wird auch noch passieren. Da bin ich mir ganz sicher, dass wir diesbezüglich noch einiges schaffen werden. Aber den ganz großen Wurf wird es bis September 2021 nicht mehr geben können.

Vielen Dank für das Gespräch!

Weiterlesen
auf radzeit.de



Expedition ins Tierreich: Begegnung im Unstrut-Tal.

Thüringen: Kamm drüber

Drei Flüsse und ein Kraftakt – eine Tour zwischen Weinbergen und Thüringer Highlights. Von STEFAN JACOBS.

Mit Fernreisen ist es gerade schlecht, aber etwas Abwechslung am Horizont sollte allemal möglich sein: Zum Beispiel mit einer Tour durch Thüringen, wohin man samt Rad mit dem Zug von Berlin in knapp zwei Stunden kommt und ernst zu nehmende Berge erleben kann. Und eine ebenso ernst zu nehmende Weingegend, wenn man schon kurz vorher aussteigt – in Naumburg, wo die Unstrut in die Saale mündet und eine vom Krieg verschonte bunte Altstadt sich um einen 800 Jahre alten Weltkulturerbe-Dom gruppiert.

Durch ein weites Tal geht's an die Unstrut, wo vom Gipfel eines steilen Weinbergs Schloss Neuenburg mit seinem Ziegeldach grüßt. Es gehört zu Freyburg, der Heimat von Rotkäpchen, einer der erfolgreichsten Ostdeutschen. Am Fuße der Sektstadt reihen sich Weinlokale entlang der Uferstraße – schlicht, aber gemütlich. Wären wir die Tour anders herum gefahren, könnten wir's jetzt krachen lassen. Aber die Route macht auch nüchtern Spaß: Die Hänge mit den Reben werden bald von flacheren Hügeln abgelöst, zwischen denen wir der Unstrut mal rechts und mal links stromaufwärts folgen. Der meist separat geführte, beschilderte Weg ist schmal, aber gut zu fahren. Und er erschließt beachtliche Sehenswürdigkeiten: Schloss Burgscheidungen mit seinem Barockgarten beispielsweise und Kloster Memleben mit bunten Blumenbeeten zwischen uralten Mauern. Und zwischendurch Nebra, wo 1999 eine goldverzierte Himmelscheibe aus der Bronzezeit gefunden wurde. Die Sensation wurde ins Landesmuseum nach Halle verfrachtet, aber hier haben sie ihr ein Planetarium gebaut, das schon wegen seiner Hülle in Gestalt eines goldenen Fernglases den kurzen Abstecher lohnt.

Zwei Dörfer weiter beginnt Thüringen. Die Unstrut schlängelt sich durch grüne Wiesen, aber den Wäldern in der

Ferne ist anzusehen, dass es seit Jahren zu wenig regnet. Genau genommen war es 2018 nirgends sonst in Deutschland so trocken wie an der Messstation Artern an der Unstrut. Das hat auch mit der Lage des Städtchens zwischen mehreren Höhenzügen zu tun. Hinter dem ersten liegt unser Quartier, die Wasserburg Heldrungen, die Jugendherberge und Hauptsehenswürdigkeit des Ortes zugleich ist. Das ist praktisch für die schaurig-heitere Burgführung am nächsten Morgen.

Nachdem wir Folterkeller, Dünnbierbrunnen und Geheimgänge erkundet haben, radeln wir an der Unstrut südwärts bis nach Sömmerda, wo wir den Fluss in zunehmend hügelige Gefilde verlassen. Stille Dörfer und Obstbäume säumen den Laura-Radweg, dessen Namensgeberin eine Kleinbahn war. Die Orientierung ist leicht dank Beschilderung und einem Bikeline-Spiralo, in dem außer der Laura auch der Ilmtal- und der Gera-Radweg dokumentiert sind – und damit fast der komplette Rest unserer fünftägigen Tour.



Highland: Das Dörfchen Allzunah am Rennsteig.



und lassen hin und wieder Lücken für einen Blick ins Tal zur Erfolgskontrolle. Während wir immer noch mit dem Schlimmsten rechnen, haben wir es schon hinter uns – und sind auf dem Kamm. Wir haben die Wahl zwischen einer breiten Landstraße und dem gekiesten Rennsteig-Radweg, der sich durch die Fichtenwälder windet, die hier oben noch intakt wirken.

Die letzte Etappe beginnt mit einer morgendlichen Erwärmung auf dem Weg über den Kamm, von dem aus es steil und kurvig abwärts nach Norden geht. In Elgersburg mit seinem trutzigen Schloss öffnet sich das Bergland zu sanften Hügeln, zwischen denen die Gera plätschert. Es ist eine liebevolle, grüne Landschaft, durch die wir flott nach Arnstadt kommen. Die älteste Stadt Thüringens überrascht mit prächtigen Häuserzeilen und dem einsamen Turm eines nur noch in Umrissen vorhandenen Renaissanceschlusses. Gegenüber dem knallroten Rathaus lümmelt als lebensgroße Bronzeplastik der 18-jährige Johann Sebastian Bach, der hier seine erste Organistenstelle antrat.

Während hinter uns die Silhouette des Thüringer Waldes im Dunst verschwindet, nahen die Ausläufer von Erfurt. Durch einen Grünzug gelangen wir stressfrei bis zum Hauptbahnhof der sehenswerten, aber mit ihren vielen Straßenbahnschienen etwas knifflig zu erradelnden Landeshauptstadt. Wir stellen fest, dass Sightseeing auch schiebend möglich ist, bevor wir in den Zug zurück nach Berlin steigen, zufrieden und ohne Kater – weder im Kopf noch in den Muskeln.

Die GPX-Tracks und weitere Infos zum Tour-Tipp gibt es auf radzeit.de

Vor Weimar steigt das Gelände noch einmal an, bevor es flott abwärts geht bis ins Zentrum der Stadt, die mit ihrem enormen Kulturangebot – Goethe, Schiller, Nationaltheater, Bauhaus – größer wirkt, als sie mit ihren 65.000 Einwohnern ist. Voller Eindrücke verlassen wir sie am nächsten Morgen durch den Park an der Ilm, vorbei an Goethes Gartenhaus und hinein ins wahre Thüringen. Also das mit den richtigen Bergen und dem Wald. Der Ilmtal-Radweg ist reizvoll durch Wiesen und Dörfer geführt und perfekt zu fahren. Das häufige, aber nicht brutale Auf und Ab wird mit immer neuen Aussichten belohnt; oft ist der Horizont mit einer Burg dekoriert. In Kleinhehstedt erkunden wir die Mühle, ein vierstöckiges Fachwerkwunder mit durchgehendem Rohr- und Maschinensystem. Dank dem Engagement des Chefs hat das Ensemble die Wende überstanden.

Hinter Ilmenau wird es ernst: Die Etappe ist nicht lang, aber unser Ziel liegt jenseits des Rennsteigs. Der berühmte Kammweg des Thüringer Waldes verläuft auf etwa 850 Metern irgendwo auf der Oberkante dieses dunkelgrünen Bergpanoramas, das sich am Horizont vor uns auftut. Die Trinkflaschen sind gefüllt, die Zwiebelkleidung sitzt, die Spannung steigt – und das Gelände auch. War dieses Projekt eine gute Idee für Menschen, denen sonst schon auf den Müggelbergen die Zunge raushängt?

Ja, war es, wie sich hinter Langewiesen erweist, wo wir auf den Weg Richtung Kamm einbiegen. Ein makelloses Asphaltband auf einer ehemaligen Bahntrasse, das in steter, aber gut schaffbarer Steigung aufwärts führt. Fichten spenden Schatten



mit Fahrrad Codierung

Frühlings-Check Licht + Bremsen



Alle Termine unter Vorbehalt

<p>Samstag 17. April 10-17 Uhr Spandau <small>U-Rathaus Spandau neben der Elipse</small></p>	<p>Samstag 24. April 10-17 Uhr Weißensee <small>Antonplatz</small></p>	<p>Samstag & Sonntag 8. Mai 11-18 Uhr Westend <small>»Frühlingszauber in Westend« Preußenallee, S-Bf Heerstraße</small></p>	<p>Samstag 29. Mai 10-17 Uhr Neukölln <small>Alfred-Scholz-Platz neben der »Alten Post«</small></p>
--	--	---	---

www.adfc-berlin.de

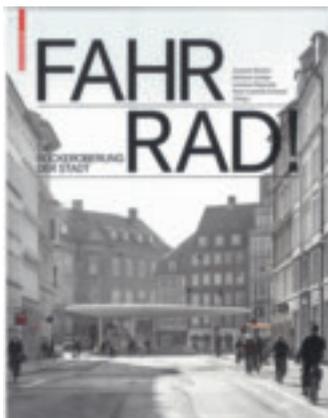
Senatsverwaltung
für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz





Neu in der Velo-Bibliothek

Büchertipps von RAHEL MUCKE



Annette Becker u.a.:
Fahr Rad! Die Rückeroberung der Stadt
Verlag: Birkhäuser, 2018.

Wie wollen wir den öffentlichen Raum neu ordnen? Verschiedene Akteure mit unterschiedlichen Interessen streiten für Lösungen.

Expert*innen aus Städtebau, Verkehrsplanung und Land-

schaftsarchitektur widmen sich dem städtischen Raum. Dabei spiegelt der Raum, den Rad- und Fußverkehr bekommen, den Grad der urbanen Lebensqualität wider. Das Buch zeigt an ganz konkreten Beispielen aus Städten und Regionen wie Kopenhagen, New York, Karlsruhe, Oslo, Portland, Barcelona, dem Ruhrgebiet und dem niederländische Groningen, wie moderne Mobilität aussehen kann. Darüber hinaus werden 25 internationale Projekte genauer unter die Lupe genommen. Die verschiedenen Beiträge vereinen einen in die Zukunft weisenden Erfahrungsschatz.



Ralf Bogdanski:
Nachhaltige Stadtlogistik – Warum das Lastenfahrad die letzte Meile gewinnt
Huss Verlag, 2019.

Dieselaabgase und Umweltnormen, Stau und fehlende Parkmöglichkeiten sind wachsende Probleme für den Lieferverkehr. Auswege werden in der Elektromobilität, gasbetriebenen Fahrzeugen oder Hybridantrieben gesucht – und im

Lastenfahrad. Das Lastenrad kann viele Vorteile auf sich vereinen. Aber es muss auch eine Menge können, um betriebswirtschaftlich effizient zu sein und in der Bilanz eines Logistikunternehmens glänzen zu können. Themen wie beispielsweise die digitale Vernetzung von Lastenrädern, die Kombination von Kfz und Bike in der Lieferkette oder die Temperaturentwicklung im Laderaum in Abhängigkeit der zu transportierenden Güter rücken ins Blickfeld. Ein spannendes Fachbuch, das die wirtschaftlichen Potentiale des Lastenrads aus verschiedenen Blickwinkeln beleuchtet.



Detlef Wendtland erhält Verdienstmedaille

Wir gratulieren unserem Aktiven Detlef Wendtland, ADFC-Mitglied seit fast 30 Jahren, ganz herzlich zur Verleihung der Verdienstmedaille des Bezirks Tempelhof-Schöneberg für herausragende ehrenamtliche Tätigkeit! Das Bezirksamt würdigte damit im Dezember 2020 Wendtlands 30-jähriges Engagement in der Umweltsarbeit beim BUND, sein langjähriges verkehrspolitisches Ehrenamt beim ADFC Berlin – sowohl im FahrRat als auch in der Stadtteilgruppe –, sowie seine ehrenamtliche Arbeit mit Geflüchteten. Begeistert war der Bezirk von der Verknüpfung der Themen – etwa die Organisation und Verteilung von Fahrrädern für Geflüchtete – sowie von der Beschreibung seiner ungewöhnlichen Art: »mutig anpackend und inspirierend kommunikativ«. Detlef, wir freuen uns mit dir für diese gebührende Anerkennung und danken dir zutiefst für dein Vertrauen und den Entschluss, deine Kraft, Energie und Vision in den ADFC Berlin einzubringen!

Detlef (links im Bild) erhält die Verdienstmedaille des Bezirks Tempelhof-Schöneberg

Möckernstraße 47
Berlin-Kreuzberg

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

Tel. (030) 44 84 724
Fax (030) 4434 05 20



Bibliothek und Information

Freitags 15:30 – 18:30 Uhr

April–Sept. zusätzlich:

Dienstags 15:30–18:30 Uhr

Radführer, Karten, Bücher zu Verkehrspolitik,
Infos rund ums Radfahren und den ADFC.

adfc-berlin.de/velo-bibliothek

Tourberatung nach Terminvereinbarung über
kontakt@adfc-berlin.de

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.

Radforum

Acht Mal im Jahr am 1. Mittwoch des Monats diskutieren wir mit Euch zu einem aktuellen Thema:

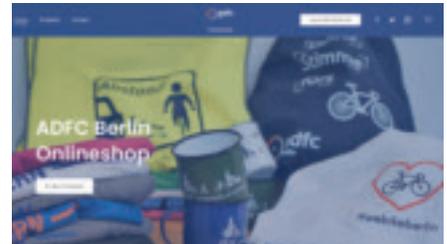
adfc-berlin.de/radkultur/radforum

Per Telefon

Rechtsberatung

Kostenlose telefonische Beratung für ADFC Mitglieder von Verkehrsrechtsanwält*innen.

Jeden Dienstag 18–19 Uhr
adfc-berlin.de/rechtsberatung



Onlineshop

Du willst im Verkehr zeigen, dass dein Herz fürs Radfahren schlägt und damit unsere Arbeit unterstützen? Ab jetzt kannst du unsere T-Shirts, Masken, Westen und Tassen bequem von zu Hause aus in unserem neuen Onlineshop bestellen: www.adfc-berlin-onlineshop.de

Fahrrad-Codierung

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



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 DIE RADWELT-LOKALAUSGABE FÜR BERLIN UND BRANDENBURG

HERAUSGEBER/VERLEGER

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

ERSCHEINUNGSWEISE: 3 Ausgaben in 2021

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

SPENDENKONTO:

Berliner Sparkasse, IBAN: DE30 1005 0000 0190 3716 17

REDAKTION

Lisa Feitsch (LF – Chefredaktion)
Carolina Mazza (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% Recyclingpapier

Druckauflage: 18.000 Exemplare



ISSN 1439-8702



**Beliebteste
Regionalbank**

PSD-Bankengruppe
Ausgabe 5/2020

€uro
€uro-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

