

## Highlights dieser Ausgabe

**Unfallstatistik 2022** S. 6  
Zehn getötete Radfahrer:innen

**Die große Radvolution** S. 8  
Neue Kampagne zur Sternfahrt

**Tourentipp** S. 12  
Die Hügel vom Tollenseesee

## Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser,

2000 Kinder und ihre Eltern sind Anfang Mai auf 14 bunten Kinderdemos mit dem Fahrrad durch Berlin gefahren. Es war das große Kidical Mass-Aktions-Wochenende und mein Sohn war mit dabei. „Hier fahren doch sonst immer Autos“, sagte er und freute sich über diesen kurzen Moment der Freiheit.

Radfahren darf keine Mutprobe sein, weder für Erwachsene noch für Kinder. Doch weil es genau das ist, eine Mutprobe, braucht es endlich ein Radnetz mit sicheren Radwegen in der Stadt, so wie es das Mobilitätsgesetz vorsieht. Ob die neue schwarz-rote Koalition die Sicherheit von Radfahrer:innen genauso wichtig findet wie wir – und dafür auch etwas tut – werden wir im Blick behalten.

Auf unserer Mitgliederversammlung wählten die ADFC-Aktiven einen neuen Vorstand und mit Hannelore Lingen und Eberhard Brodhage auch eine neue paritätische Doppelspitze. Herzlich Willkommen und ein gutes Gelingen. Endlich Sommer – es warten spannende, geführte ADFC-Touren auf Euch!

Herzliche Grüße,  
Euer Karl Grünberg,  
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit



©ADFC / April Agentur

Radfahrende fühlen sich häufig von Autofahrenden auf der Straße bedrängt.

## Bedrängt, behindert, gefährdet

Nur ein „ausreichend“, eine bessere Note konnten Berliner Radfahrende ihrer Stadt beim ADFC-Fahrradklima-Test 2022 nicht geben. Haben die Pläne der neuen schwarz-roten Regierung das Potential, die Situation für Radfahrende zu verbessern? Wohl eher nicht. Von SOLVEIG SELZER.

Radfahren in Berlin ist immer noch purer Stress. Das ergibt der ADFC-Fahrradklima-Test, den der ADFC 2022 deutschlandweit durchgeführt hat. 6.656 Fahrradfahrende haben sich in Berlin an der alle zwei Jahre stattfindenden Befragung beteiligt – so viele wie noch nie. Diese Rekordteilnahme zeigt, wie unbefriedigend die aktuelle Situation für den Radverkehr ist. Die Teilnehmer:innen geben dem Fahrradklima in Berlin die Schulnote 4,13. Das ist gerade einmal ein „ausreichend“. Damit landet Berlin wie 2020 wieder nur auf Platz 9 von 14 Großstädten mit mehr als 500.000 Einwohner:innen. Bremen, Frankfurt am Main, Hannover, Leipzig und München belegten die Plätze eins bis fünf.

Doch wie kommt es zu dieser Bewertung? Zwei Drittel der Teilnehmer:innen sagen, dass Radfahren in Berlin Stress bedeute (siehe Grafik, Seite 3). Zugleich geben 83 Prozent an, dass sie sich als Radfahrende nicht sicher, sondern gefährdet fühlten (Schulnote 4,7). Diese Bewertungen verwundern nicht, wenn wiederum 89 Prozent sagen, dass es häufig zu Konflikten mit Autofahrenden komme. Dafür gibt es ein klares „mangelhaft“. So geben 85 Prozent an, als Radfahrende auf der Fahrbahn von Autofahrenden bedrängt und behindert zu werden. Entsprechend fühlen sich zwei Drittel nicht als Verkehrsteilnehmende akzeptiert.

weiter auf Seite 2 ▶

## Neue Koalition, neue Verkehrspolitik?

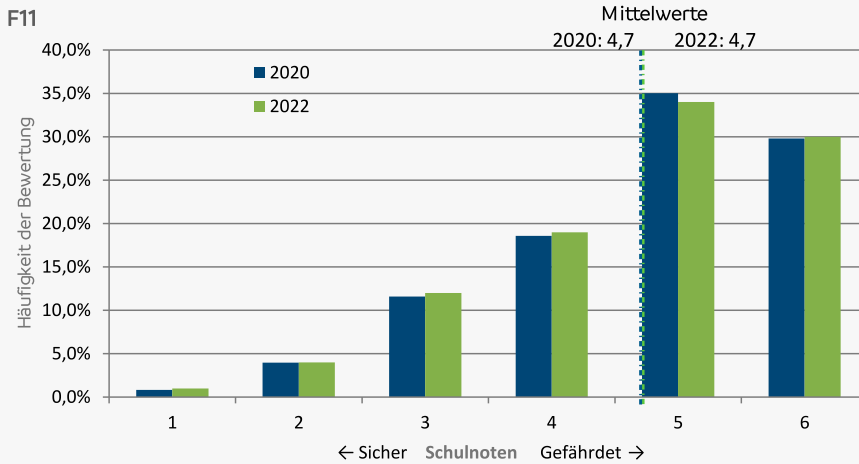
Bis sich die Radfahrenden in Berlin wohl und sicher fühlen können, ist noch sehr viel zu tun. Die nun schwarz-rote Regierung steht in den Startlöchern. Da lohnt sich ein Blick in ihren Koalitionsvertrag: Ist eine Verbesserung der Situation für Radfahrende zu erwarten?

Die Koalitionspartner sprechen sich mehrfach für ein „Miteinander“ statt „Gegeneinander“ im Verkehr aus. Sie teilen also offensichtlich die Meinung der Teilnehmer: innen am Fahrradklima-Test, dass es häufig Konflikte gibt. Doch das „bessere Miteinander“ will die Koalition ausgerechnet dadurch erreichen, dass sie die Mindestbreiten von Radwegen im Radverkehrsplan „überprüfen“, sprich: verringern will. In einem sehr ausführlichen Prozess sind viele Überlegungen in den Radverkehrsplan eingeflossen. Eine davon ist, dass Radwege so breit sein müssen, dass sich Radfahrende dort auch gegenseitig überholen können sollen, auch wenn eines der Räder ein breites Lastenrad ist. Dass der Radverkehrsplan nun noch einmal verändert werden soll, statt ihn endlich deutlich schneller umzusetzen, ist ein Schritt in die völlig falsche Richtung.

Zudem drängt sich die Frage auf: Wenn für Kraftfahrzeuge pro Fahrstreifen 3,00 bis 3,50 Meter zur Verfügung stehen und die neue Koalition dem Radverkehr nicht mal 2,30 Meter Mindestbreite zugesteht, wie soll das ein gutes, ja sogar „besseres“ Miteinander befördern? Oder wird der Radverkehr hier absichtlich ausgebremst? Eine Auflösung der Konflikte im Verkehr ist nur möglich, wenn Radfahrende eine eigene Infrastruktur bekommen, getrennt vom Kfz-Verkehr. Dazu gehören etwa geschützte Radwege oder echte Fahrradstraßen, die vom Kfz-Durchgangsverkehr befreit wurden.

Genau das ist der Auftrag des Berliner Mobilitätsgesetzes von 2018. Als ADFC Berlin fordern wir: Die Koalition muss sich klar zum Mobilitätsgesetz bekennen und es inklusive Radverkehrsplan beschleunigt umsetzen statt es abzuschwächen. Dafür muss sie deutlich mehr Personal und Geld bereitstellen und endlich die Zuständigkeiten zwischen den Bezirken und dem Senat klar regeln.

### In Berlin fühlt man sich als Radfahrer:in sicher / gefährdet ...



**ADFC-Fahradklima-Test 2022: Keine signifikante Verbesserung seit 2020. Die meisten Radfahrenden fühlen sich im Berliner Stadtverkehr gefährdet. Rund 64 Prozent vergeben die Noten fünf und sechs.**

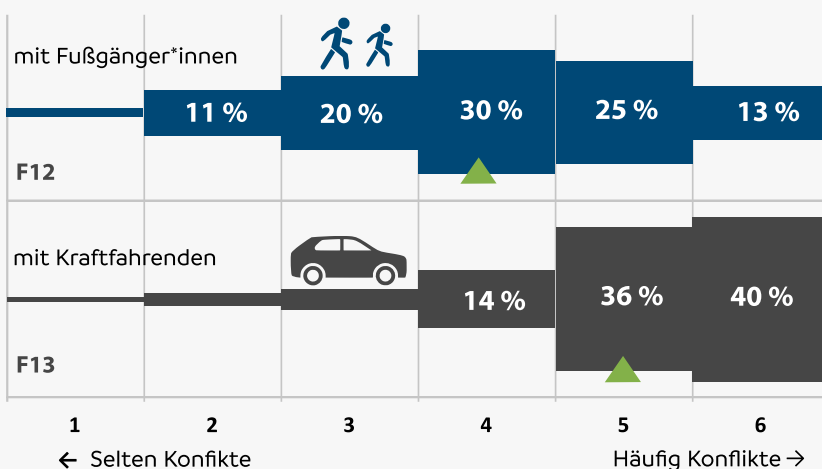
Alle kennen diese Situation: Man fährt auf einem Radweg und plötzlich steht darauf ein Auto. Falsch geparkt – ob nur mal kurz oder für länger, spielt dabei keine Rolle. Als Radfahrende:r muss man nun abbremsen, über die Schulter schauen und sich in den Kfz-Verkehr einfädeln, was durchaus gefährlich werden kann. 87 Prozent der Befragten sind der Meinung, dass Falschparken auf Radwegen in Berlin großzügig geduldet werde und vergeben dafür die Note 5,1.

Am schlechtesten aber schneidet Berlin beim Thema Fahrraddiebstahl ab: Note 5,3. Gerade einmal sechs Prozent

sind der Ansicht, dass Fahrraddiebstahl nur selten in Berlin vorkomme. Damit liegt die Hauptstadt in der Tabelle nur noch vor dem Schlusslicht Leipzig: Vier Prozent.

Eine positive Nachricht gibt es aber doch noch: Im Vergleich zum Fahrradklima-Test 2020 geben weniger Radfahrende an, dass sie an Baustellen zum Absteigen und Schieben gezwungen seien. Hier hat sich die Note von 4,6 auf 4,4 verbessert. Bei den Antworten auf alle anderen Fragen sind die Abweichungen im Vergleich zu 2020 noch geringer.

### In Berlin gibt es Konflikte ...



ADFC-Fahradklima-Test 2022, Auswertung Berlin: n= 6.656

**Berliner Radfahrer:innen erleben häufig Konflikte mit Kraftfahrenden. Das wird insbesondere deutlich, wenn man die Konflikte mit Fußgänger:innen als Vergleichsmaßstab hinzuzieht.**



Pläne der schwarz-roten Koalition.

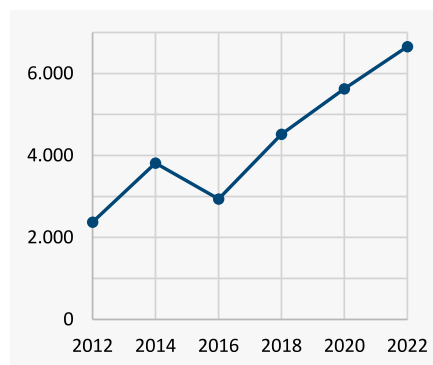
Die Koalition kündigt außerdem an, sie wolle eine angebots- statt verbotsorientierte Verkehrspolitik machen. Das Problem ist: Genauso wie zum restlichen gesellschaftlichen Leben gehören Verbote auch zum Verkehr einfach dazu – das Verbot eine rote Ampel zu missachten oder über eine Brücke zu fahren, für die das Fahrzeug zu schwer ist, das Verbot, mehr als Tempo 50 innerorts zu fahren oder ohne Licht. Diese Liste könnte sehr lang werden.

Ohne Regeln und ihre Durchsetzung wäre im Verkehr wie im übrigen Leben kein Miteinander möglich. Die „Vision Zero“ ist das Ziel von null Toten und Schwerverletzten im Verkehr. Sie wird niemals erreicht werden, wenn die ungeschützten Verkehrsteilnehmenden wie Fußgänger:innen und Radfahrer:innen nicht durch geeignete Maßnahmen geschützt werden – und dazu gehören auch Verbote.

### Mehr Mobilitätsgesetz

Deshalb fordern wir als dringende Maßnahmen: Kreuzungen müssen umgebaut und Ampelschaltungen umprogrammiert werden, zum Beispiel mit getrennten Grünphasen für rechts abbie-

genden Kfz-Verkehr und geradeaus fahrenden Radverkehr. Falschparken im Kreuzungsbereich muss baulich verhindert werden. Falschparken auf Radwegen und Geschwindigkeitsüberschreitungen müssen konsequent kontrolliert und geahndet werden. Damit die Teilnehmer:innen am Fahrradklima-Test nächstes Mal nicht wieder ankreuzen, dass in Berlin das Falschparken auf Radwegen großzügig geduldet werde, müssen Polizei und Ordnungsämter mit ausreichend Personal und Abschleppwagen ausgestattet werden.



Neuer Rekord bei den Teilnehmendenzahlen beim Fahrradklima-Test in Berlin.

Und wir brauchen deutlich mehr Tempo 30 auch auf Hauptstraßen. Einerseits um die ungeschützten Verkehrsteilnehmenden zu schützen. Der Anhalteweg

ist bei Tempo 30 nur halb so lang wie bei Tempo 50. Das kann über Leben und Tod entscheiden. Andererseits bedeutet Tempo 30 weniger Lärm und Feinstaubbelastung und erhöht die Lebensqualität – nicht nur – der Anwohner:innen. Mit mehr Tempo 30 sinkt höchstwahrscheinlich auch das Stresslevel, von dem die Radfahrenden im Fahrradklima-Test berichten. Dringend Not tut auch ein lückenloses Radnetz für ganz Berlin in dem sich alle von 8 bis 80 Jahren zügig, sicher und komfortabel fortbewegen können. Dieses lang erwartete Angebot existiert auf dem Papier schon seit 2018, davon umgesetzt sind lediglich drei Prozent (siehe radzeit 3/22).

Anstatt die Lücken im Netz zu schließen, will die Koalition lieber erstmal die bestehenden Radwege sanieren. Für alle, die sich auf der Fahrbahn von Autofahrenden bedrängt und behindert fühlen, rücken neue sichere Fahrradverbindungen damit in die Ferne. Eine mutige Vision für ein wirkliches Miteinander sieht anders aus.

Die Ergebnisse des ADFC-Fahradklima-Tests Brandenburg finden sich auf Seite 11.

# Rad und Tat

Alle 19 Minuten wird in Berlin ein Fahrrad gestohlen. Warum das die Mobilitätswende gefährdet und was dagegen getan werden kann. Von KARL GRÜNBERG.

Es war sein erstes neues Fahrrad. Knapp 1.000 Euro hat es gekostet. „Ich bin durch die Stadt geflogen, ganz anders als mit den Klapperkisten, die ich vorher hatte“, sagt Alex, 35 Jahre alt, Lehramtsstudent, gerade Vater geworden. Zwei Nächte stand das Fahrrad im Hof, abgeschlossen – dann war es weg. „Ich habe mich richtig geärgert. Wer macht denn bitteschön so etwas?“

So wie Alex geht es sehr vielen Berliner:innen. 26.576 Fahrräder sind laut Polizeistatistik 2022 gestohlen worden, die Dunkelziffer wird höher sein. Gerade einmal 4,6 Prozent der Fälle wurden von der Berliner Polizei aufgeklärt. Im aktuellen ADFC-Fahrradklima-Test geben 88 Prozent der Befragten an, dass sie sich große Sorgen um ihr Fahrrad machen.

Diese Sorge kann zu einem echten Hemmnis für die Mobilitätswende werden. Wer nicht weiß, ob sein Fahrrad sicher ist, fährt damit nicht zur Arbeit oder stellt es als Pendler:in auch nicht am Bahnhof ab. Doch es gibt Lösungen. Der ADFC Berlin fordert seit langem, dass die Polizei Fahrraddiebstähle stärker verfolgen muss. Dann braucht es ausreichend viele Fahrradbügel an Supermärkten, Einkaufszentren, an Schulen und Kitas.

Dann müssen dringend überwachte Fahrradparkhäuser an größeren Bahnhöfen gebaut werden.



Nie das Rad nur am Vorderrad abschließen, sondern immer am Rahmen.

Am Bahnhof Ostkreuz zum Beispiel werden laut Bedarfsanalyse der infraVelo 2.000 Fahrradstellplätze benötigt, derzeit sind nur wenige hundert nutzbar. Schon seit mehreren Jahren plant das Land Berlin dort ein Fahrradparkhaus. Vorgeesehenes Bauende: 2028. „Das dauert alles viel zu lang“, sagt Solveig Selzer, politi-

sche Referentin des ADFC Berlin. Laut Mobilitätsgesetz sollen bis 2025 50.000 Fahrradstellplätze an Haltestellen und weitere 50.000 im öffentlichen Raum entstehen. Bisher sind lediglich 22.616 gebaut worden, Stand 2021.

Wer es Fahrrad-Dieb:innen schwerer machen möchte, kann sein Fahrrad codieren lassen. Das geht bei der Berliner Polizei oder bei einem der Codier-Teams des ADFC Berlin. „Das schreckt Dieb:innen ab, erschwert den Weiterverkauf gestohlener Räder und hilft dabei, sichergestellte Räder den Besitzer:innen zurückzugeben“, sagt Marian Ahne, ADFC-Diebstahl-Experte. Gut ist es außerdem, sein Rad mit zwei unterschiedlichen Schlössern zu sichern. Meistens sind Dieb:innen nur auf einen Schlosstyp spezialisiert und haben auch nicht für alle Schlosstypen die passenden Aufbruchswerkzeuge dabei. Die Schlösser wiederum sollten die höchste Sicherheitsstufe haben.

Alex, der Lehramtsstudent, hatte zum Glück eine Fahrradversicherung abgeschlossen, die ihm den Wert des gestohlenen Fahrrads ersetzte. Jetzt hat er sich wieder ein Gebrauchtes gekauft. „Dann habe ich nicht immer solche Angst.“

**KOSTENLOSE PRÜFUNG LICHT+BREMSEN!**

# ADFC-FAHRRAD-CHECK

2023

**Samstag, 10. Juni (12-19 Uhr)**  
Nachbarschaftsfest Rathaus  
Schöneberg

**Samstag, 8. Juli (10-17 Uhr)**  
Johannes-Fest-Platz Karlshorst

weitere Termine & Informationen: [www.berlin.adfc.de/fahrrad-checks](http://www.berlin.adfc.de/fahrrad-checks)

Mit freundlicher Unterstützung von

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

berlin Berlin

The poster features a silhouette of a cyclist on the right side. Above the cyclist are two speech bubbles containing icons of a dog and a cat. The background is a stylized cityscape with trees and buildings.



Der neu gewählter Vorstand (v.l.n.r.): SuSanne Grittner, Henning Voget, Maria-Anne Lamberti, Claudia Thiele, Evan Vosberg, Hannelore Lingen, Eberhard Brodhage (es fehlt: Ralf Siemers).

## Doppelte Kraft voraus

Alles neu macht der April: Erste Doppelspitze, fünf neue Vorstandsmitglieder, Abschied von Frank Masurat. Von PHILIPP POLL

Am Südrand des Tempelhofer Feldes liegt das alte Filmstudio-Gelände der Berliner Union-Film, das unter dem Namen Atelier Gardens eine Transformation erfährt und einige NGOs und grüne Start-ups beherbergt. Hier tagte am 22. April die Mitgliederversammlung des ADFC Berlin. Rund 130 Stimmberechtigte hatten sich hier zusammengefunden, um dem Landesvorstand den Rechenschaftsbericht abzunehmen und bei den Vorstandswahlen ihrer demokratischen Aufgabe nachzukommen.

Nach zehn Jahren im Landesvorstand, davon acht als Schatzmeister und die letzten beiden als Landesvorsitzender, durfte Frank Masurat laut Satzung nicht mehr antreten. „Das Engagement für die Verkehrswende ist wichtiger als jemals zuvor“, sagte Frank Masurat in seiner Abschiedsrede zu den Mitgliedern, die ihm in den vergangenen Jahren immer wieder das Vertrauen ausgesprochen hatten. Der Landesvorstand würdigte seine Verdienste um die strukturelle Entwicklung der Geschäftsstelle und die politische Vertretung des Verbands.

Auch der Schatzmeister Matthias Will und der Beisitzende Christian Storch traten nicht erneut an.

Nach der neuen Satzung wurde zunächst die paritätische Doppelspitze gewählt: Hannelore Lingen und Eberhard Brodhage. Als weitere Vorstandsmitglieder (Schatzmeister und Beisitzen-

de kommen in der neuen Satzung nicht mehr vor) wurden SuSanne Grittner und Henning Voget wieder in den Vorstand gewählt. Neu hinzu kommen Claudia Thiele, Ralf Siemers, Maria-Anne Lamberti und Evan Vosberg. Herzlich Willkommen im Landesvorstand und viel Erfolg!

Auch bei den ebenfalls ehrenamtlich tätigen Rechnungsprüferinnen gab es einen Wechsel. Antje Merschel, die das Amt sechs Jahre ausgeübt hatte, übergibt an Ania Park.

### Jahresrückblick 2022

Energiekrise, Inflation und Beitragserhöhung dämpften 2022 das Mitgliederwachstum. Mit verstärkter Online- und Social Media-Arbeit konnte trotzdem ein Plus verzeichnet werden, sodass der ADFC Berlin zum Jahresende stolze 19.600 Mitglieder zählte und damit die SPD als mitgliederstärkste Partei in Berlin überflügelt (18.824). Bei leicht über Plan liegenden Erträgen und im Plan liegenden Ausgaben konnte das Jahr mit einem positiven Ergebnis abgeschlossen werden. Aufgrund steigender Kosten und Personalausgaben sieht der Haushaltsplan für 2023 allerdings ein negatives Ergebnis vor. Neben dem obligatorischen Rechenschaftsbericht des Vorstands, luden im Foyer Infotafeln ein, sich über die Arbeit der Stadtteil- und Arbeitsgruppen zu informieren.



Der Wald ruft – wir antworten

## Die Graveller sind da!

Und neu bei velophil: Das E-Bike in leicht, Riese & Müller UBN

Stahlrahmenräder von Böttcher: Dakkar, Parcours, Evolution und Expedition

Hier geht's zu unserem aktuellen Fahrradbestand



Beratung & Probefahrt am besten mit Termin. Wir nehmen uns gerne Zeit für euch. Ruft uns an: Montag bis Freitag von 9 bis 15 Uhr

STEVENS | VSF-FAHRRADMANUFAKTUR  
PATRIA | VELOTRAUM | TOUT TERRAIN  
FALKENJAGD | RENNSTAHL | BÖTTCHER  
R-M UBN | R-M BIRDY | BROMPTON

**velophil.** Sonne in den Speichen

### Öffnungszeiten

Montag bis Freitag 14 bis 19 Uhr  
Samstag 10 bis 16 Uhr  
Beratung am besten mit Termin!

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

www.velophil.berlin  

## Ausblick 2023

Seid dabei: Im Herbst erwarten euch rund um die europäische Mobilitätswoche vom 16. bis 22. September viele Aktionen und Fahrrad-Demos, bei denen ihr euch für die Verkehrswende und für sichere Fahrradinfrastruktur einsetzen könnt. Da ist der weltweite **Park(ing) Day**, 15. September, bei dem Parkplätze im Straßenraum kurzfristig umgewidmet werden – für eine lebenswertere Stadt, in der nicht überall Autos stehen.



Am 16. September findet die **ADFC-Kreisfahrt** statt auf der ADFC-Aktive in die Pedale treten werden. Dann wird es wieder einen **Klimastreik** geben und das große **Kidical Mass-Wochenende**. Wir halten euch auf dem Laufenden und freuen uns jetzt schon auf euch!

## 40 Jahre ADFC Berlin



Der ADFC Landesverband Berlin wurde vor 40 Jahren, am 14. Juni 1983 gegründet. Für unsere radzeit-Ausgabe 3/2023 planen wir deshalb einen Jubiläumsschwerpunkt, in dem ihr viele spannende (Touren-)Tipps und Lobbyerfolge der letzten Jahre sowie Interviews finden werdet. Wir freuen uns über rege Beteiligung: Schickt uns gerne Fotos, Flyer und Anekdoten an [radzeit@adfc-berlin.de](mailto:radzeit@adfc-berlin.de).

## Unfallbilanz 2022: Zehn getötete Fahrradfahrende

Im Jahr 2022 mussten wir zehn getötete Radfahrende in Berlin beklagen – so viele wie im Jahr zuvor. Das bestätigt die aktuelle polizeiliche Verkehrsunfallstatistik. Mit 649 ist die Zahl der Schwerverletzten sogar leicht gestiegen. Für drei Frauen, sechs Männer und einen kleinen Jungen haben wir Geisterräder aufgestellt: als ein Zeichen der Mahnung und der Erinnerung. Die bei weitem häufigste Ursache für Unfälle, an denen Radfahrende beteiligt waren, bleibt der „Fehler beim Abbiegen“ durch Pkw oder Lkw. Die Unfallschwerpunkte waren die Schönhauser Allee, Warschauer Straße, Karl-Marx-Straße, Müllerstraße und der Wilhelmsruher Damm. Die traurige Frage bleibt: Wieso müssen heute noch Menschen sterben oder für den Rest ihres Lebens an den Folgen schwerer Verletzungen leiden, wenn doch so viele Gegenmittel bekannt sind? Abhilfe soll das Verkehrssicherheitsprogramm 2030 schaffen, an dessen Ausarbeitung sich der ADFC Berlin beteiligt. Wir werden uns weiter für die Vision Zero einsetzen: keine Verkehrstoten und keine Schwerverletzten.



Zehn Geisterräder mussten wir 2022 aufstellen.

© Eberhard Brodhage

Anzeigen

**Ullis Fahrradladen** seit 1983  
**Alltagsräder • Ersatzteile • Service**  
 Spezialist für Oldtimeräder  
 und „Brooks“ Ledersattel  
 13585 Berlin-Spandau  
 Jagowstraße 28  
 Tel.: (030) 336 69 87  
 Fax: (030) 336 92 15

**Cornelia Hain**  
 Rechtsanwältin seit 1989  
 Konstanzer Straße 6  
 10707 Berlin-Wilmersdorf  
 Tel. (030) 85 61 78 960  
[www.c-hain.de](http://www.c-hain.de)

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

**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<sup>00</sup>  
 📧 [fahrrad.frank@vsf-mail.de](mailto:fahrrad.frank@vsf-mail.de)      Sa 10-17<sup>00</sup>



© ADFC Berlin

Die Straße ist für alle da: Kinder und ihre Eltern bei der Kidical Mass in Berlin.

## Straßen sind für alle da!

Bei der Kidical Mass erobern Kinder die Straße und werden für sichere Radwege und sichere Schulwege laut.

Mehrere Tausend Kinder radelten beim Kidical Mass-Aktionswochenende im Mai in Berlin mit. Auf über ein Dutzend Touren waren sie in der ganzen Stadt unterwegs und machten damit kurzzeitig erlebbar, wie unbe-

schwert und schön Radfahren in der Stadt sein kann.

Die weltweite Kidical Mass-Bewegung wächst und ist erfolgreich: So wurde die Petition, die wir im Herbst 2022 an die damalige Verkehrssenatorin

Bettina Jarasch überreicht hatten, auf der Verkehrsminister:innen-Konferenz als bundesweiter Auftrag verabschiedet. Die Kernforderung lautet: Straßen müssen für Kinder sicherer werden.

Wir feiern diesen Erfolg und machen gemeinsam deutlich: Damit Klein und Groß sicher zur Schule und Kita, aber auch zu Sport- und Freizeiteinrichtungen kommen, muss das Berliner Radnetz jetzt ausgerollt werden! Vom Papier auf die Straße braucht Berlin einen Turbo und der ADFC zeigt, wie es gehen kann. Internationale Beispiele und kleine Vorzeigeprojekte in verschiedenen Kiezen machen Lust auf kinderfreundliche Straßen und Plätze – denn neben sicheren Wegen erhöht das die Lebensqualität und es entsteht Platz für Bänke, Grünanlagen oder Spielplätze.

Auch im Herbst kannst du in deinem Kiez dabei sein. Fahre vom 22. bis 24. September mit den Kindern eine Kidical Mass mit und zeige: Straßen sind für alle da!

## Radeln für Kinderherzen

Spenden sammeln bei der HerzFahrt 2023

Vom 23. bis 30. Juli veranstaltet die PSD-Bank ihre jährliche HerzFahrt. Jung und Alt, Sport- und Freizeitradler treten für den guten Zweck eine Woche lang in die Pedale. Das Prinzip ist einfach: Die kostenlose HerzFahrt-App herunterladen, aufs Rad schwingen und schon misst die App die gefahrenen Strecken. Für jeden Kilometer geht eine Spende an die „Klinik für Angeborene Herzfehler“ am Deutschen Herzzentrum der Charité. Am 30. Juli findet dann das große Abschlussevent auf dem Tempelhofer Feld statt. Im letzten Jahr haben 2400 Radler:innen zusammen rund 213.000 Kilometer zurückgelegt, wobei 51.951 Euro an Spenden zusammengekommen sind.

Die PSD HerzFahrt ist ein gemeinsames Projekt der PSD Bank Berlin-Brandenburg mit dem ADFC Berlin e.V. und dem Berliner helfen e.V. der Berliner Morgenpost.

Die HerzFahrt-App ist im Google-App-Store und im Apple-App-Store zu finden.

Mehr Informationen: [www.psd-berlin-brandenburg.de](http://www.psd-berlin-brandenburg.de)



Radeln Sie entlang der ehemaligen Mauer und erleben Sie Berlin-Geschichte! Alle Radtouren beginnen um **14 Uhr** und werden von **Michael Cramer** geführt, ehemaliges Mitglied im Europaparlament.

- 10. Juni:** S Adlershof – S Lichterfelde Süd
- 24. Juni:** S Lichterfelde Süd – Hbf Potsdam
- 8. Juli:** Hbf Potsdam – Bhf Staaken
- 22. Juli:** Bhf Staaken – Bhf Hennigsdorf
- 5. August:** Bhf Hennigsdorf – S Hermsdorf
- 19. August:** S Hermsdorf – S Wollankstraße
- 2. September:** S Wollankstraße – Potsdamer Platz

**kostenfrei und ohne Anmeldung!**

[guene-fraktion.berlin/mauerstreifzuege-2023](http://guene-fraktion.berlin/mauerstreifzuege-2023)



**Ausfahrt Radvolution: Die neue ADFC-Kampagne soll Deutschland zum Fahrradland machen.**

allein den Rädern. Und so schön und sicher wie an diesem Tag müsste es immer sein!

Dazu beitragen soll die neue ADFC Kampagne Radvolution. „Wir fordern ein modernes Straßenverkehrsrecht für alle, durchgängige Radwegenetze und arbeiten mit aller Kraft daran, dass Deutschland bis 2030 Fahrradland wird“, sagt ADFC-Bundesvorsitzende Rebecca Peters zum Kampagnenstart.

Die Kampagne ist das eine. Um einen verkehrspolitischen Wechsel auf die Straße zu bringen braucht es einen starken ADFC. Wir sind die treibende Kraft der Verkehrswende – für mehr Lebensqualität in den Städten und Kommunen und für eine klimaneutrale Mobilität. Darüber hinaus bieten wir Services wie eine Pannenhilfe, Codierung und eine Rechtsschutzversicherung.

Jede Stimme zählt, deshalb werde jetzt Mitglied und stärke so unsere gemeinsame Stimme für sichere Radwege. Denn der ADFC Berlin setzt sich dafür ein, dass du bei jeder Fahrt mit dem Rad sicher und komfortable unterwegs bist.

## Die große Radvolution braucht dich!

Die ADFC-Sternfahrt ist der Auftakt für die bundesweite Kampagne „Radvolution“, damit Deutschland bis 2030 Fahrradland wird!

**G**lückliche Gesichter, lautes Lachen, immer wieder Fahrradklingeln, dazu Musik aus Lautsprecherboxen; Jung und Alt, Kinder, Eltern und Großeltern radeln auf ihren Fahrrädern entspannt,

unbeschwert durch die Stadt und auf der Autobahn. Das ist die ADFC-Sternfahrt in Berlin. Ob mit Lastenrad, Rennrad oder Kinderrad: Wenigstens einmal im Jahr gehören die breiten Fahrbahnen



**Sichere Radwege für Groß und Klein!**

**Erstes Jahr nur 19 Euro**







Kinderspaß, Mitmach-Aktionen, Bühnenprogramm und viele spannende Initiativen erwarten euch auf dem UMWELTFESTIVAL.

## Nächste Ausfahrt: FAIRkehrswende!

Die GRÜNE LIGA Berlin e.V. lädt zum 28. UMWELTFESTIVAL am Brandenburger Tor ein.

**W**ie kann Mobilität ökologisch und sozial, in der Stadt und auf dem Land, heute und zukünftig gestaltet werden? Zu Fuß, mit dem Fahrrad, per ÖPNV oder doch mit dem Auto?

Aktuelle Forschungsergebnisse machen deutlich, dass zur Erreichung der Klimaziele ein schnelles Handeln, vor allem im Verkehrssektor, unumgänglich ist. Dafür setzen wir uns ein. Seid mit dabei: Mit der ADFC Sternfahrt für die Verkehrswende protestieren und beim Umweltfestival über Lösungen und Ideen informieren.

Am 4. Juni 2023 verwandelt die Grüne Liga Berlin die Straße des 17. Juni zwischen Brandenburger Tor und Siegessäule in eine ökologische und kulinarische Erlebnismeiße. Neben einem unterhaltsamen Bühnenprogramm, stellen über 200 Ausstellende ihre Ideen für eine umwelt- und klimagerechte Welt inspirierend und motivierend dar. Umsonst und draußen, für Jung und Alt. Das Umweltfestival bietet eine bürgernahe Plattform, um weiter zu denken und zu handeln. Ganz nach dem Motto der Grünen LIGA Berlin „Wir tun was, Mensch!“.

Die Grüne Liga Berlin, ein anerkannter Umwelt- und Naturschutzverein, engagiert sich zudem in der Umweltbildung und -beratung, der Entwicklung klimafreundlicher Veranstaltungskonzepte, ist Herausgeberin der Umweltzeitung Der Rabe Ralf sowie Veranstalterin des Ökomarktes am Kollwitzplatz.

Mehr dazu findest Du unter [www.grueneliga-berlin.de](http://www.grueneliga-berlin.de).

## STADTRADELN 2023: Beweg was!

**O**b du mit dem Fahrrad zur Arbeit fährst, deine Kids zur Kita bringst, zum Einkaufen, für deine Fitness oder ins Grüne radelst: Du bewegst was! Wenn du aufs Rad steigst, tust du gleichzeitig etwas fürs Klima, für ein lebenswerteres Berlin und für deine Gesundheit. Also mach mit beim Stadtradeln 2023.

Gemeinsam wollen wir im Aktionszeitraum vom 1. bis 21. Juni 2023 möglichst viele Alltagswege mit dem Fahrrad fahren. Melde dich jetzt im ADFC-Team oder einem Unterteam an! Wir freuen uns auf viele Stadtradler\*innen.

[www.stadtradeln.de/berlin](http://www.stadtradeln.de/berlin)





© ADFC

Jung und alt wollen sicher mit dem Fahrrad fahren.

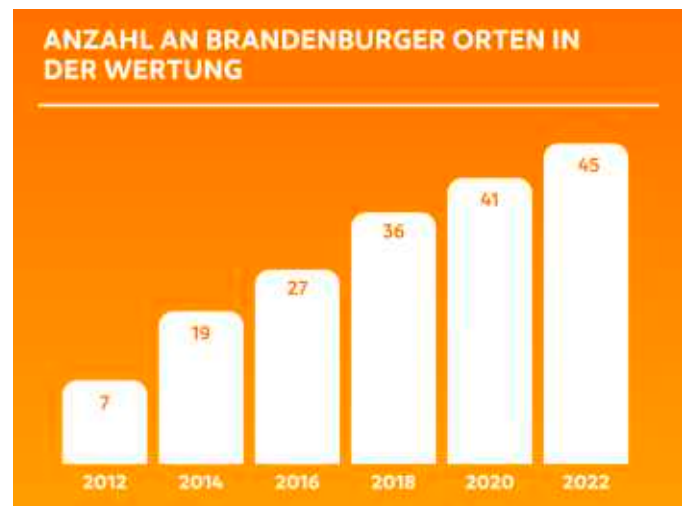
## Brandenburg braucht Tempo

Am 24. April 2023 wurden die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Tests veröffentlicht. Mit 45 Städten im Ranking und über 6.500 Antworten gab es wieder einen Teilnehmerrekord in Brandenburg. Die Bewertung dagegen stagniert wie in anderen Bundesländern auf einem niedrigen Niveau. Das Land schnitt mit Note 4 erneut schlecht ab. Von NICHOLAS POTTER.

Die Umfrage sollte die Temperatur messen, genauer gesagt: das Fahrradklima. Doch die Ergebnisse fallen lauwarm aus, schon wieder. Zum zehnten Mal veröffentlicht der ADFC den Fahrradklima-Test, eine der größten Befragungen zum Radfahrklima weltweit. Der Index, der alle zwei Jahre erscheint und vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr gefördert wird, zeigt die Zufriedenheit der Radfahrenden in Deutschland: Macht Radfahren Spaß oder ist es Stress? Anhand eines detaillierten Fragebogens bewerten Radfahrende die Lage in ihrer Region selbst. Die Zahlen für 2022 machen erneut deutlich: Es gibt viel Luft nach oben.

Zunächst die gute Nachricht: Beim neuen Fahrradklima-Test ist die Anzahl der Teilnehmenden auf einem stabil hohen Niveau geblieben. 2020 waren es bundesweit 230.000, damals ein Rekord; 2022 sind es rund 245.000 Teilnehmende. In Brandenburg beantworteten 6.596 Radfahrende die Umfrage, ungefähr genauso viele wie 2020. Dieses Mal tauchen zudem wieder mehr Gemeinden und Städte in der Endauswertung auf: Insgesamt 1.114 flossen in die neue Studie ein – 45 davon aus Brandenburg, so viele wie noch nie. Zum Vergleich: 2020 waren es noch 1.024 Gemeinden und Städte bundesweit, davon 41 aus Brandenburg.

Schon die aktive Teilnahme am Test zeigt, dass Radverkehr ein wichtiges gesellschaftliches Thema ist; eine Entwicklung, die Stefan Overkamp, Landesvorsitzender des ADFC Brandenburg, begrüßt: „Das Interesse am Radverkehr bleibt hoch, sehr viele Menschen wollen mehr Fahrrad fahren, wenn die Bedingungen stimmen.“ Das Potenzial sei da, so Overkamp: „Und wer mehr in



© ADFC Brandenburg

Immer mehr Menschen beteiligten sich am Test.

den Radverkehr investiert, schafft bessere Lebensbedingungen.“ Doch schon da endet die Euphorie. Denn die Fahrradfreundlichkeit Deutschlands liegt insgesamt immer noch bei der Schulnote 4 (3,95). Zur Erinnerung: 2020 und 2018 lag sie bei 3,9. Kein Streber also.

Besonders der Blick nach Brandenburg zeigt, dass verkehrspolitische Ziele häufig auf Stagnation treffen. Bis 2030 soll es im Bundesland etwa einen Verkehrsanteil von 60 Prozent im sogenannten Umweltverbund geben, also nicht-motorisierter Verkehr, öffentliche Verkehrsmittel und Carsharing. Momentan sind es allerdings nur rund 40 Prozent. Ziel der aktuellen rot-

schwarz-grünen Kenia-Koalition ist es auch, bis 2050 den Verkehr in Brandenburg komplett klimaneutral zu gestalten. Auf Druck der vom ADFC unterstützten Volksinitiative „Verkehrswende Brandenburg jetzt!“ verhandelt die Landesregierung zudem ein Mobilitätsgesetz. Damit aus diesen Zielen Realität wird, muss der Anteil der Radfahrenden in Brandenburg von elf Prozent auf 20 verdoppelt und Radfahren allen Brandenburger:innen attraktiver gemacht werden. „Wie das gelingen soll, wenn man beim Angebot so weit hinter den Erwartungen der Menschen, die man fürs Radfahren gewinnen will, zurückbleibt, ist mir ein Rätsel“, sagt der Brandenburger ADFC-Landesvorsitzende Overkamp.

Denn seit 2018 hat sich die Durchschnittsnote beim Fahrradklima-Test in Brandenburg nicht verbessert, sondern eher leicht verschlechtert: Damals erzielte das Bundesland die Note 3,7, 2020 war es 3,84 und beim Test 2022 nur noch 3,89. Ein genauere Blick in die Ergebnisse zeigt: Für Brandenburg gibt es durch die Bank ernüchternde Noten. Ob es um Sicherheit oder Komfort geht, um „Fahrrad- und Verkehrsklima“ oder „Stellenwert des Radverkehrs“, oder um Infrastruktur und Radverkehrsnetz: Brandenburg schneidet in allen Kategorien lediglich mit einem Durchschnitt von 3 bis 4 ab.



© ADFC

In Brandenburg fehlt oft eine einladende, sichere Radinfrastruktur.

Vom niederländischen Vorbild ist Brandenburg allerdings noch weit entfernt, auch wenn es bereits mit mehr als 10.000 Kilometern ausgebauter Radstrecke auf 29 Radfernwegen und über 30 regionalen Routen prahlen kann, die kreuz und quer durch das Bundesland führen. Gleichzeitig ist die lückenlose Radinfrastruktur im Nachbarland keine Selbstverständlichkeit, sondern musste von engagierten Radaktivist:innen über Jahre hinweg hart erkämpft werden.

Auch in Brandenburg müsste nicht nur auf die regierende Koalition Druck gemacht werden: „Nicht alles kann die Landespolitik selber machen“, betont Overkamp. „Wir brauchen eine konzertierte Aktion: Änderung des Straßengesetzes auf Bundesebene, gutes Mobilitätsgesetz auf Landesebene, Verbesserungen bei der StVO und den einschlägigen technischen Regelwerken, fahrradfreundliche Verkehrspolitik in den Kreisen, Städten und Gemeinden.“ Dass es in Brandenburg einen großen Bedarf an besserer Radinfrastruktur gibt, zeigt erneut der Fahrradklima-Test. Um die Ergebnisse bis zum nächsten Test im Jahr 2024 zu verbessern, muss aber jetzt und schnell gehandelt werden.

### DURCHSCHNITTSNOTEN DER KATEGORIEN IN BRANDENBURG

Fahrrad- und Verkehrsklima	3,6
Stellenwert des Radverkehrs	4,1
Sicherheit beim Radfahren	4,0
Komfort beim Radfahren	4,3
Infrastruktur und Radverkehrsnetz	3,4

© ADFC Brandenburg

Radverkehrsthemen wurden durchschnittlich mit der Note »ausreichend« bewertet.

„Die Botschaft ist für Deutschland dieselbe wie für Brandenburg: Die Verbesserungen für den Radverkehr bleiben hinter den Erwartungen zurück und die Werte stagnieren auf niedrigem Niveau“, moniert Overkamp. „So wird die Verkehrswende nicht gelingen. Wir brauchen mehr Tempo und einen großen Wurf statt Klein-Klein in eingefahrenen Bahnen.“ Dafür brauche es sichere und komfortable Infrastruktur, die auch für E-Bikes, Lastenräder und Trikes geeignet sei, so Overkamp weiter: „Ein paar Meter guten Radweg zusätzlich hier und dort reichen einfach nicht.“

Sein Vorschlag: die Niederlande zum Vorbild nehmen. „Dort ist das Radnetz durchgängig, es fühlt sich sicher und komfortabel an und man weiß jederzeit, wo und wohin man fahren sollte“, sagt der ADFC-Landesvorsitzende. Und das bedeutet vor allem stressfreies Radfahren – auch mit Kindern oder als Senior. „Wir brauchen Rahmenbedingungen, die uns ein solches Radnetz auch für Brandenburg bringen.“

## Termine 2023

- 10. Juni:** Neumitglieder- und Interessierten-Treffen mit gemeinsamer Radtour,
- 24. Juni:** Auftakt Projekt „Radnetz Brandenburg“, Stadtwerkstatt Berlin
- 2./3. September:** Infostand auf der Ehrenamtsmeile des BRANDENBURG-Tag (Helfer:innen gesucht!)
- 15. September:** Parking Day
- 22.-24. September:** Bundesweites Kidical Mass-Aktionswochenende

Mehr Infos findest du auf [brandenburg.adfc.de](https://brandenburg.adfc.de)



© Stefan Jacobs

Die Halbinsel am Südufer ist zum Schutz der Natur gesperrt, die Hütte unerreichbar.

## Tollensesee: Hinter den sieben Bergen

Diese Tour ist kaum 40 Kilometer lang, fast zwei Zugstunden von Berlin entfernt, der Belag wechselhaft. Doch es lohnt sich, denn die hügelige Runde um den Tollensesee gehört landschaftlich zum Schönsten, was sich zwischen Berlin und Ostsee finden lässt. Von STEFAN JACOBS.

**M**an merkt das nicht sofort beim Start am Neubrandenburger Hauptbahnhof. Die 1945 niedergebrannte Stadt ist eher praktisch als schön wiederaufgebaut worden. Immerhin blieben zwei Kirchen und die gewaltige Stadtmauer mit ihren „Wieckhäusern“ und Toren erhalten.

Das Hochhaus auf dem Marktplatz – direkt am Weg vom Bahnhof zum See gelegen – eignet sich dank einer öffentlichen Aussichtsetage (gratis) für den ersten Überblick. Von oben grüßt der See, dem die Eiszeit ein schönes Bett gemacht hat: gut zehn Kilometer lang und zwei breit. Und: Der See hat nur einen kleinen Abfluss nach Norden Richtung Ostsee, er hängt damit nicht im Netz der Mecklenburger Seenplatte und bleibt so vom Motorbootgebrumm weitgehend verschont.

Woanders belegen Villen mit hohen Zäunen die besten Plätze am Wasser, hier breitet sich ein großer Park zum See hin aus. Für die Tour im Uhrzeigersinn biegt man links ab, radelt an Dampfersteg, Spielplätzen und Stränden des Augustabades vorbei und taucht in abwechslungsreichen Mischwald ein. Die breite Straße aufwärts führt zum Aussichtsturm Behmshöhe (gratis). Der Rundweg führt auf gut fahrbarem Naturbelag am östlichen Seeufer entlang. Zeitweise verläuft eine breite, gesperrte Straße parallel: eine alte Panzerteststrecke der Nazis.

Nach ein paar sehr idyllischen Kilometern zwischen alten

Buchen und windschiefen Kiefern wird der Waldweg zur Dorfstraße von Klein Nemerow – eine Sommerfrische mit uralter Burgruine, Badestelle, Bootsanleger und schlichtem, aber nettem Hofcafé in einer Einfahrt. Südlich des Dorfes öffnet sich die Landschaft; der Weg verläuft zwischen grasbewachsenen Hügeln und blühenden Wiesen mit Blick auf den See. Der Anblick von Pferden verschönert die Landschaft; je nach Wind und Wetter leuchtet der See türkisblau oder glitzert silbern.

Hinter dem Hotel Bornmühle geht es fein asphaltiert, aber steil bergauf weiter und am Golfplatz (wo man für ein paar Euro Schläger und Bälle leihen kann) entlang zur B96. Jene B96, die in Berlin beispielsweise Mehringdamm und Schönhauser Allee heißt. Stark befahren ist sie auch hier, aber der Radweg folgt ihr nur kurz, und Ablenkung hat man wegen des heftigen Auf- und Ab, der wechselhaften Beläge und der weiten Blicke in die andere Richtung reichlich.

### Die Lieps und Naturschutzgebiet Nonnenhof

Obwohl das Südennde des Tollensesees längst erreicht ist, entfernt sich der Rundweg noch weiter vom Wasser. Er führt auch um die Lieps herum, wie der See heißt, der ganz anders ist als sein Nachbar: flach, trübe, rundlich. Beide Seen sind mit einem Kanal verbunden, über den aber keine Brücke führt, nicht



Geisterhafte Kormoran-Insel in der Lieps.

mal ein Weg in die Nähe. Das liegt daran, dass die Gegend Naturschutzgebiet ist und Brutrevier beispielsweise für Kraniche und Adler.

Im Schuss geht es auf dem nun wieder gut asphaltierten Weg hinab zur Lieps und ins Dorf Prillwitz, in dem ein Mini-Abstecher zum Gutspark und zum Steg lohnt. Der eröffnet den besten Blick auf eine Kormoraninsel, die aussieht wie aus einem Endzeitfilm. An dieser Stelle kann man einen Schlenker, sechs Kilometer hin und zurück, nach Hohenzieritz machen. Das Schloss beherbergt ein anrührendes kleines Museum rund um das Zimmer, in dem die vom Volk geliebte Königin Luise 1810 mit 35 Jahren starb. Außerdem gibt es zum Schloss einen herrlichen Park am Hang und im Dorf ein Café, das von der Straße aus wenig hermacht, umso besser ist der Kuchen.

Zippelow besteht im Wesentlichen aus einem Klappisch-Miniladen und einer Metzgerei, die Wurst und Fleisch lokaler Limousin-Rinder und Wasserbüffel verkauft. Die Überlebenden grasen direkt am Weg.

Eine weitere Verpflegungsmöglichkeit bietet der Imbiss in Wustrow. Die Fischbrötchen lohnen den Umweg (insgesamt zwei Kilometer) – auch die Badestelle, an der man Stand-Up-Boards mieten kann. Wobei sich spätestens dann die Frage stellt, ob man aus der Tollense-See-Runde nicht gleich eine Wochenendtour machen sollte – zumal die Tour noch weitere Hügel zu bieten hat. Die nächsten warten vor Alt Rehse, dem interessantesten Dorf entlang der Runde. Der Ort wurde von den Nazis – auf Kosten des dafür abgerissenen Vorgängerdorfes – als vermeintlicher Prototyp des idyllischen Landlebens angelegt. Die Reetdachhäuser sind nach den einstigen Gauen benannt und tragen im Gebälk Inschriften wie „Erbaut im vierten Jahre“ nach dem nationalsozialistischen Machtantritt.

Der Rückweg nach Neubrandenburg beginnt mit einer wunderbaren Abfahrt auf einer Allee zum See, bevor der Weg wieder in den Wald eintaucht und ein Potpourri an Belägen präsentiert: Platten längs und quer, fester Kies, loser Kies, grober Splitt, feiner Splitt. Zwischendurch gibt's noch ein paar prächtige Buchen, eine FKK-Badestelle und einen Campingplatz mit Kiosk. Am letzten Hügel vor Neubrandenburg thront oberhalb des jetzt am Hochufer exponierten und asphaltierten Weges das Belvedere. Das ist aber nicht die letzte Gelegenheit für einen Blick über den See. Denn erst im Kulturpark schließt sich die



Rastplatz Hellberge mit Panoramablick.

Runde, also auf den Wiesen hinterm Strand. Hier gibt es ein Eiscafé und das Hotelrestaurant „Badehaus“ mit Blick längs über den See, von dem man sich wahrlich nur schwer trennen kann.

### Tour-Infos

An- und Abreise: Die Bahn (RE5) fährt im Stundentakt zwischen Berlin und Neubrandenburg und braucht circa eine Stunde und 45 Minuten.

Karte: *Mecklenburgische Seen Ost* (RK-MV07), Verlag Esterbauer



Die gpx-Trackdaten gibt es online auf [berlin.adfc.de](http://berlin.adfc.de) zum Download.



## Neu in der Velo-Bibliothek

Auf ins Umland oder nach Hamburg. Mit den Büchertipps von RAHEL MUCKE.



A. v. Blomberg, K.-U. Thiessenhusen, Verlag BVA BikeMedia 2023

### Rad Land Lust. Berlin & Umland. 32 Lieblingstouren

Die Region Berlin-Brandenburg bietet spannende Gegensätze. Hier die pulsierende Millionenstadt mit ihren zahlreichen Sehenswürdigkeiten und dort Natur, Wald- und Wiesenlandschaften, gut ausgebaute Radwege und landschaftlich reizvolle Feldwege. Doch so, wie man in Berlin auch grüne, stille Oasen findet, lockt das Land Brandenburg ebenso mit Kulturstätten und lebendigem Landleben.

Die Autoren, erfahrene Tourenradler, Kenner des Großstadtdschungels und des Brandenburgischen Radwegenetzes auch abseits der Haupttrouten, stellen ihre Lieblingstouren mit vielen Hintergrundinformationen vor. Zur Auswahl stehen längere und kürzere Ausflüge, je nach Lust und Laune. Großes Plus: Alle Ausgangs- und Endpunkte sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. Reich bebildert, mit übersichtlichen Infokästen und Kartenausschnitten macht dieser Führer schon vom Sofa aus Lust, sich aufs Rad zu schwingen.

### Fahr ein schöneres Hamburg – Radkampagne 2019-2021

Hamburg Marketing GmbH (Hrsg.)

Wie kommt die Stadt Hamburg mit der Verkehrswende voran? Im Mai 2019 brachte der Erste Bürgermeister der Freien Hansestadt Hamburg, Dr. Peter Tschentscher, die Kampagne „Fahr ein schöneres Hamburg“ ins Rollen. Die großangelegte Kommunikationskampagne warb für das Radfahren in der Stadt und richtete sich an alle Bevölkerungsschichten. Sie fiel in die Zeit der Corona-Pandemie und auch hier wirkten die Abstands- und Hygieneregeln als Katalysator fürs Radfahren: Pop-up-Radwege entstanden, die in dauerhafte Radwege überführt werden. An einem wichtigen Verkehrsknoten entstand Hamburgs erstes Fahrradparkhaus. Das Angebot an Stellplätzen soll kontinuierlich erweitert werden. Da fragt man sich schon mal, wann Berlin sein erstes Fahrradparkhaus bekommt? Weitere Schwerpunkte: die 14 Velo-Routen durch Hamburg und Verkehrssicherheit. Auf großen Werbetafeln wurde zu mehr Rücksichtnahme zwischen allen Verkehrsteilnehmer:innen aufgerufen und die strikte Trennung von Rad- und Fußwegen gefordert.

Kampagne vorbei und was nun? Die Hauptbotschaft: Die Mobilitätswende ist nicht nur eine große Herausforderung, sondern bietet vor allem große Entwicklungspotentiale. Die Radkampagne der Hansestadt versteht sich als eine Grundsteinlegung, um den Radverkehr weiter voranzubringen. Warum der Hamburger ADFC nicht erwähnt wird, bleibt eine offene Frage.





### Bibliothek und Information

Dienstags und freitags 15:30 – 18:30 Uhr  
Radführer, Karten, Bücher zu Verkehrspolitik,  
Infos rund ums Radfahren und den ADFC.  
[berlin.adfc.de/velo-bibliothek](http://berlin.adfc.de/velo-bibliothek)



### Radforum

Acht Mal im Jahr am 1. Mittwoch des Monats  
diskutieren wir mit Euch zu einem aktuellen  
Thema: [berlin.adfc.de/radforum](http://berlin.adfc.de/radforum)

### Fahrradreparaturkurse

Lerne, dein Fahrrad selbst zu reparieren!  
**Dienstags oder donnerstags ab 18 Uhr**  
Wir bieten Basis- und Fortgeschrittenkurse,  
sowie Reiserad-Kurse an:  
[berlin.adfc.de/fahrradreparaturkurse](http://berlin.adfc.de/fahrradreparaturkurse)

### Reisevorträge/Veranstaltungen/ Radtouren

Alle Termine fortlaufend aktualisiert unter:  
[berlin.adfc.de/aktuelles#c66790](http://berlin.adfc.de/aktuelles#c66790)

### Selbsthilfwerkstatt

**Mittwochs und freitags von 17-20 Uhr**  
Dein Fahrrad hat technische Probleme? In  
unserer Werkstatt kannst du sie unter Anleitung  
beheben. Wir haben alle wichtigen Werkzeuge  
dafür. Bitte anmelden unter:  
[berlin.adfc.de/selbsthilfwerkstatt](http://berlin.adfc.de/selbsthilfwerkstatt)

### Fahrrad-Codierung

**Mittwochs von 17-19 Uhr und an weiteren  
Terminen, siehe:**  
[berlin.adfc.de/fahrrad-codierung](http://berlin.adfc.de/fahrrad-codierung)

### Onlineshop

Du willst im Verkehr zeigen, dass dein Herz fürs  
Radfahren schlägt und damit unsere Arbeit  
unterstützen? Dann bestelle unsere Fairtrade-  
Bio-T-Shirts, Reflektor-Westen und andere  
Merchandising-Produkte bequem von zu Hause  
aus in unserem Onlineshop:  
[adfc-berlin-onlineshop.de](http://adfc-berlin-onlineshop.de)

### Rechtsberatung (per Telefon)

Kostenlose telefonische Beratung für ADFC  
Mitglieder von Verkehrsrechtsanwält\*innen.  
**Jeden Dienstag 18–19 Uhr**  
[berlin.adfc.de/rechtsberatung](http://berlin.adfc.de/rechtsberatung)



Landesgeschäftsstelle  
Brandenburg

Gutenbergstr. 76  
14467 Potsdam  
Tel.: (0331) 28 00 595

Aktuelle Öffnungszeiten der Selbsthilfwerkstatt  
und des Infoladens des ADFC Potsdam finden  
Sie unter [www.potsdam.adfc.de](http://www.potsdam.adfc.de)  
[landesverband@brandenburg.adfc.de](mailto:landesverband@brandenburg.adfc.de)



Unsere Landesgeschäftsstelle liegt im Holländischen Viertel. Von  
dort werden die Geschicke des ADFC Landesverbandes mit 20  
Ortsgruppen im Land Brandenburg gelenkt. Ebenfalls ist dort das  
Bett+Bike Regionalmanagement Brandenburg-Berlin zu finden, das  
fast 500 fahrradfreundliche Gastbetriebe betreut.

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

[brandenburg.adfc.de](http://brandenburg.adfc.de)  
[facebook.com/adfcbrb](https://facebook.com/adfcbrb)

[twitter.com/adfcbrb](https://twitter.com/adfcbrb)  
[instagram.com/adfcbrandenburg](https://instagram.com/adfcbrandenburg)

## 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](mailto:kontakt@adfc-berlin.de)  
Fax (030) 44 34 05 20, [radzeit@adfc-berlin.de](mailto:radzeit@adfc-berlin.de) (Redaktion)

**ERSCHEINUNGSWEISE:** 3 Ausgaben in 2023

**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**  
Karl Grünberg (Chefredaktion)  
Annegret Krüger (Layout)  
Philipp Poll

**ANZEIGEN**  
Annegret Krüger, Tel. (030) 70238-716, [radzeit@adfc-berlin.de](mailto:radzeit@adfc-berlin.de)  
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 34.

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

**Druckauflage:** 16.000 Exemplare

**ISSN 1439-8702**





Exklusiv für  
ADFC-Mitglieder:  
100 Euro für die  
Vereinskasse

**€uro**

**BELIEBTESTE  
REGIONALBANK**

**PSD Bank  
Berlin-Brandenburg  
Bankentest**

Ausgabe 05/2023

# Der schnelle Weg zur Genossenschaft

- Finanzielle Sicherheit seit über 150 Jahren
- Grünes Konto – auf Wunsch mit nachhaltig produzierter Kreditkarte aus Maisstärke
- Ratenkredit mit gleichem Zins für alle
- Langjähriger Partner und Förderer des ADFC Berlin e. V.

Jetzt mehr erfahren: [psd-bb.de/adfc-berlin](https://psd-bb.de/adfc-berlin)



Berlin-  
Brandenburg eG

Gemeinsam Ziele erreichen