

Highlights dieser Ausgabe

Fahrradwahljahr 2021 ADFC-Wahlprüfsteine	S. 6
Radpolitischer Abend Nachlese Podiumsdiskussion	S. 8
ADFC-Fahrradklima-Test Die Berliner Ergebnisse	S. 11

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser,
die letzten Monate in Berlin waren heiß – und das in mehrfacher Hinsicht. Trotz Hitze haben wir es uns aber nicht allzu gemütlich gemacht, schließlich ist Fahrradwahljahr!

Von Forderungskatalog über Wahlprüfsteine, von Sternfahrt über radpolitischen Abend mit Podiumsdiskussion – in dieser „Wahl-Spezial“-Ausgabe dreht sich alles um die Wahlen zum Berliner Abgeordnetenhaus im September und unsere Aktionen für die Fahrradstadt Berlin. Außerdem stellen wir die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Test für Berlin und Brandenburg vor und werfen einen Blick auf die Initiative „Verkehrswende Brandenburg jetzt!“.

Kurz nach Druckschluss haben wir übrigens auch selbst gewählt. Auf der Mitgliederversammlung am 14. August wurde der neue ADFC Berlin Landesvorstand von den Mitgliedern bestimmt, dazu aber mehr in der nächsten radzeit-Ausgabe.

Viel Freude beim Lesen wünscht
Lisa Feitsch
Chefredaktion radzeit und
Pressesprecherin des ADFC Berlin



©ADFC Berlin/ Dirk Deckbar

Rund 20.000 Menschen demonstrieren auf der ADFC-Sternfahrt für sicheres Radfahren

Die Zukunft beginnt heute

„Die Zukunft beginnt heute – Verkehrswende jetzt!“ lautete das Motto unserer diesjährigen Sternfahrt am 6. Juni. Wie Berlin heute umgebaut und gestaltet wird, entscheidet, wie wir uns in Zukunft fortbewegen. Im Fahrradwahljahr wählen wir, wie diese Zukunft aussehen soll. Von LISA FEITSCH.

Kühler Fahrtwind bläst ins Gesicht, Schweiß tropft von der Stirn. Es hat fast 30 Grad, die Sonne knallt auf den Asphalt. Wir stecken mitten in der Pandemie und tragen für den Infektionsschutz FFP2-Masken. Wir sind viele. Rund 20.000 Menschen sind zur Sternfahrt 2021 gekommen. Rund 40.000 Füße treten trotz spezieller Pandemie-regeln und Hitze in die Pedale, wir alle demonstrieren für sicheres Radfahren in Berlin. Denn wir haben eine Vision: Stell dir vor...

Es ist 2026.

In den letzten Jahren haben immer mehr Menschen das Radfahren entdeckt. Seit der Corona-Pandemie erlebte Berlin einen noch deutlicheren Fahrradboom. Der Anteil des Radverkehrs am Modal Split ist seit 2021 um zehn Punkte auf 28 Prozent gestiegen.

Der Verkehr trägt endlich zum Klimaschutz bei. Seit in Berlin die Klimanotlage ernst genommen wird, fördert

die Stadt klimafreundliche Mobilität und reduziert aktiv den klimaschädlichen Kfz-Verkehr.

Berlin hat 2018 als erstes Bundesland Deutschlands ein Mobilitätsgesetz beschlossen. Mit jahrelanger Verspätung ist endlich auch der Radverkehrsplan verabschiedet worden. Seit es dieses Planungsdokument mit verbindlichen Fristen und Zwischenschritten gibt, bringen Senat und Bezirke das Berliner Radnetz lückenlos und flächendeckend auf die Straße.

Zuständigkeitswirrwarr und Ressourcenmangel gehören der Vergangenheit an. Berlins dreizehn Verkehrsverwaltungen arbeiten heute effizient und koordiniert zusammen. Das Pop-Up-Verfahren und die agile Arbeit der öffentlichen Verwaltung haben einiges beschleunigt. Statt wie früher jahrelang und kostspielig auf dem Papier zu skizzieren, werden Radfahrstreifen und Fahrradstraßen jetzt direkt vor Ort ge- ▶

plant, ausprobiert, nachgebessert – und zügig dauerhaft eingerichtet. Eine gemeinsame Organisationseinheit, die Kompetenzen und Ressourcen bündelt, hat dem ewigen Behördenpingpong den Garaus gemacht.

Schnelles, sicheres und attraktives Radfahren ist genauso möglich wie komfortables und bedarfsgerechtes Fahrradparken in ganz Berlin. Die Infrastruktur für den Radverkehr dockt bedarfsgerecht an den Fuß- und öffentlichen Nahverkehr an. Kreuzungen sind sicherer geworden. Das Falschparken und Halten in zweiter Reihe sind durch flächendeckende Verkehrskontrollen deutlich zurückgegangen. Sowohl bei der Polizei Berlin als auch in der Öffentlichkeitsarbeit des Senats, im Wirtschaftsverkehr und in der Mobilitätsbildung wird der Radverkehr gefördert. Berlin hat über Bundesratsinitiativen weitere Verbesserungen der StVO angestoßen, wir sind deutschlandweit auf einem guten Weg zu einer menschengerechten StVO.

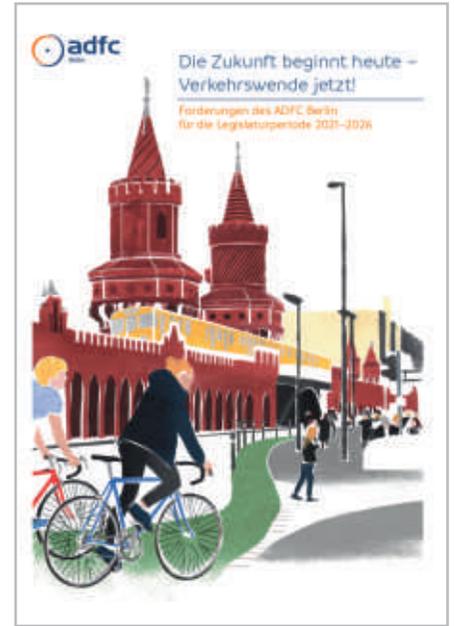
Berlin gelingt es, den Logistik- sowie Personenwirtschaftsverkehr Meter für Meter auf den Umweltverbund zu verlagern. Die letzte Meile gehört inzwischen den Lastenrädern. Seit weniger

Lkw in der Stadt unterwegs sind, ist auch die Zahl tödlicher Abbiegeunfälle deutlich gesunken. Stau und Lärm sind zurückgegangen, die Stickoxidwerte in der Luft sind gesunken.

Berlin hat von anderen Städten gelernt. Wo früher Autos rasten, sprießen jetzt lebendige, autofreie Kieze aus dem Boden. Durch den Investitionsstopp und den sukzessiven Rückbau von Schnellstraßen und Autobahnen sowie Maßnahmen wie Parkraumbewirtschaftung ist eine klimafreundliche, lebenswerte Stadt für alle entstanden.

Aber es ist 2021. Es gibt einiges zu tun für den Berliner Senat und die Bezirke.

„Die Zukunft beginnt heute – Verkehrswende jetzt!“ – so lautete nicht nur unser Motto auf der Sternfahrt 2021, sondern auch der Titel unserer neuen ADFC Berlin-Publikation im Fahrradwahljahr. Anlässlich der Wahl im September haben wir einen Forderungskatalog für die Legislaturperiode 2021–2026 veröffentlicht. Auf 20 Seiten präsentieren wir darin unsere Vision von Berlin 2026 und zeigen Lösungen für die lebenswerte Stadt und eine klimagerechte Mobilität in Berlin auf.



So kann etwa das Mobilitätsgesetz auf die Straße gebracht werden, indem das Verwaltungshandeln der Stadt effektiver wird. Dazu sollte ein Landesbauamt für bezirksübergreifende Tätigkeiten eingeführt werden, die Verwaltung deutlich öfter agile Verfahren wie bei den Pop-Up-Radwegen ausprobieren und das Personal wachsen, indem der Stellenbesetzungsprozess auf Bezirks- und Landesebene stringenter wird.

Um die Vision Zero – das Ziel von null Verkehrstoten und Schwerverletzten – umzusetzen, fordert der ADFC Berlin die unverzügliche Erstellung und Verabschiedung eines neuen, mobilitätsgesetzgerechten Verkehrssicherheitsprogramms. Das bisherige ist am 31. Dezember 2020 ersatzlos ausgelaufen. Außerdem muss die Unfallkommission personell aufgestockt werden und mehr Kompetenzen erhalten. Bekannte, kurzfristige Maßnahmen wie etwa getrennte Signalisierung bei Ampeln müssen deutlich schneller umgesetzt werden, um zu mehr Verkehrssicherheit in der Hauptstadt zu kommen. Wir wollen kein einziges Geisterrad mehr aufstellen müssen.

Auf dem Weg zur lebenswerten Stadt für alle fordern wir den Berliner Senat und die Bezirke dazu auf, von anderen Städten zu lernen. Konzepte wie die Schulstraße aus Wien, das Kreuzungsmodell nach niederländischem Vorbild oder Kiezblocks aus Barcelona sind bereits erprobt und können längst

1. Auf dem Weg zur lebenswerten Stadt

1.1 Das Mobilitätsgesetz umsetzen

- Der Senat und die Bezirke stellen sicher, dass die Mobilitätsgesetz umzusetzen sind. Dies umfasst die Berücksichtigung der Interessen der Bürgerinnen und Bürger, die Sicherheit und die Lebensqualität. Dieser Bericht stellt auch Informationen über die Aktivitäten des „Bündnis für den Radverkehr“ dar.
- Der Senat beschließt über Maßnahmen und stellt die für die Umsetzung der Maßnahmen erforderlichen Personal- und Personalausstattung bereit. Der Radverkehr bekommt auch die notwendige Aufmerksamkeit, die für den Ausbau des Radverkehrs im öffentlichen Raum erforderlich ist. Insbesondere sind Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsbedingungen in Wohngebieten, in öffentlichen Parks und in anderen öffentlichen Räumen zu ergreifen.
- In fünf Jahren haben alle Hauptverkehrsstraßen eine sichere Radfahrspur. Bis zum Ende der nächsten Legislaturperiode sind alle Hauptverkehrsstraßen in Berlin überbaut als Radfahrspur.
- Der Senat erstellt und beschließt unverzüglich ein neues Verkehrsrechtssystem, das die gesetzlichen Grundlagen für die „Vision Zero“ darstellt und die Mobilität und die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger verbessert. Das neue System wird ab dem 1. Januar 2023 in Kraft treten. Die neue StVO ist am 1. Januar 2023 in Kraft.

1.2 Berliner Verwaltungshandeln effektiver machen

- Berlin erfüllt seine gesetzlichen Pflichten für den Radverkehr, in internationaler Vergleichsweise. Das ist ein Zeichen für die Qualität der Verwaltung. Die Verwaltung soll weiterhin für die Bürgerinnen und Bürger transparent und zugänglich sein. Die Verwaltung soll auch für die Bürgerinnen und Bürger transparent und zugänglich sein. Die Verwaltung soll auch für die Bürgerinnen und Bürger transparent und zugänglich sein.
- In allen Bezirken wird das Personal in den Verkehrsämtern für den Radverkehr auf den neuesten Stand gebracht. Die Verkehrsämter werden für die Bürgerinnen und Bürger transparent und zugänglich sein. Die Verkehrsämter werden für die Bürgerinnen und Bürger transparent und zugänglich sein.
- Die Landesregierung und der Senat sind verpflichtet, die Mobilitätsgesetz umzusetzen. Die Landesregierung und der Senat sind verpflichtet, die Mobilitätsgesetz umzusetzen. Die Landesregierung und der Senat sind verpflichtet, die Mobilitätsgesetz umzusetzen.

1.3 Die Verkehrswende bundesweit denken

- Das Land Berlin setzt sich über eine Bundesratsinitiative dafür ein, dass die Mobilitätsgesetz in allen Bundesländern umgesetzt wird. Das Land Berlin setzt sich über eine Bundesratsinitiative dafür ein, dass die Mobilitätsgesetz in allen Bundesländern umgesetzt wird.
- Das Land Berlin setzt sich dafür ein, dass die Vision Zero in allen Bundesländern umgesetzt wird. Das Land Berlin setzt sich dafür ein, dass die Vision Zero in allen Bundesländern umgesetzt wird.
- Das Land Berlin setzt sich dafür ein, dass die Vision Zero in allen Bundesländern umgesetzt wird. Das Land Berlin setzt sich dafür ein, dass die Vision Zero in allen Bundesländern umgesetzt wird.

Senat investiert stärker in den Radverkehr – pro Person und Jahr

Kategorie	2019	2020
Senat	11,0 €	11,0 €
Bezirk	11,0 €	11,0 €
ADFC Berlin	11,0 €	11,0 €

1.3 Die Verkehrswende bundesweit denken

- Das Land Berlin setzt sich über eine Bundesratsinitiative dafür ein, dass die Mobilitätsgesetz in allen Bundesländern umgesetzt wird. Das Land Berlin setzt sich über eine Bundesratsinitiative dafür ein, dass die Mobilitätsgesetz in allen Bundesländern umgesetzt wird.
- Das Land Berlin setzt sich dafür ein, dass die Vision Zero in allen Bundesländern umgesetzt wird. Das Land Berlin setzt sich dafür ein, dass die Vision Zero in allen Bundesländern umgesetzt wird.
- Das Land Berlin setzt sich dafür ein, dass die Vision Zero in allen Bundesländern umgesetzt wird. Das Land Berlin setzt sich dafür ein, dass die Vision Zero in allen Bundesländern umgesetzt wird.

Sieh dir hier unseren Forderungskatalog als PDF-Datei an: adfc-berlin.de/forderungskatalog

auch in Berlin angewandt werden. Die Zukunft beginnt heute. Die neue Landesregierung muss anfangen, größer zu denken. Echte Verkehrswende, mehr Lebensqualität und mehr Sicherheit im Verkehr heißt, den Rad-, Fuß- und öffentlichen Nahverkehr konsequent zu fördern, während der klimaschädliche

Kfz-Verkehr eingeschränkt wird.

Wir fordern „eine autofreie Friedrichstraße“ und fünf Kiezblocks für jeden Bezirk. Neben einem Investitionstopp für Kfz-zentrierte Infrastruktur und dem sukzessiven Rückbau von Schnellstraßen und Autobahnen wie der A100 sollen auch Maßnahmen wie das Um-

wandeln von 60.000 Kfz-Parkplätzen im öffentlichen Raum pro Jahr bis 2030 helfen, Verkehrsflächen neu zu verteilen und mehr Platz für klimafreundliche Mobilität zu schaffen.

Am 26. September wird gewählt.

Stadtradeln startet!

Vom 2.-22. September 2021 ist es wieder soweit: STADTRADELN startet in Berlin in die nächste Runde! Auch dieses Jahr ist der ADFC Berlin beim Stadtradeln als Partner dabei.

Etwa 7,5 Millionen Tonnen CO2 ließen sich alleine in Deutschland vermeiden, wenn circa 30 Prozent der Kurzstrecken bis sechs Kilometer in den Innenstädten mit dem Fahrrad statt mit dem Auto gefahren werden würden (Stadtradeln, 2021). Je mehr Menschen bei ihren täglichen Wegen aufs Rad umsteigen, desto besser für Umwelt und Klima.

Der ADFC Berlin ist wieder mit einem eigenen Team am Start! Zusätzlich kannst du dich für eines unserer Bezirksteams entscheiden. Komm dazu und sammle mit uns Fahrradkilometer!

Mehr dazu: www.adfc-berlin.de/stadtradeln2021

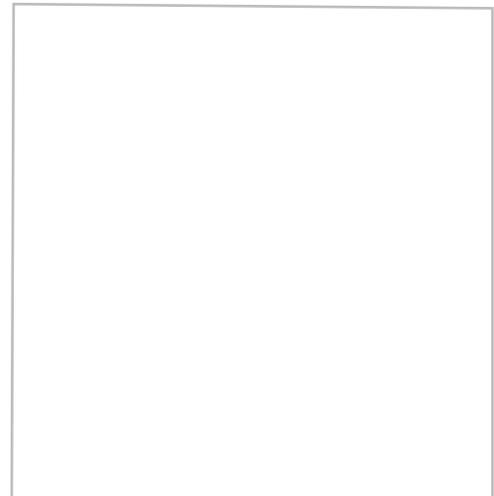
Die Verkehrswende ist bunt!

Wir freuen uns: Anlässlich des Christopher Street Days am 24. Juli hat sich eine neue Aktionsgruppe im ADFC Berlin gegründet! Mit Lastenrädern und bunten Schildern schloss sich die Gruppe dem großen Demozug an. Das gemeinsame Motto von Radfahrenden und der queeren Community? Verkehr ist divers!

Du hast Lust, dich der Gruppe für weitere Aktionen anzuschließen? Dann melde dich bei uns unter: britta.seidl@adfc-berlin.de. Alle LGBTIQ+ sind herzlich willkommen!



©ADFC Berlin



GRÜNE LIGA Netzwerk Ökologischer Bewegungen Landesverband Berlin

UMWELT FESTIVAL

DIGITALISIERUNG? NATÜRLICH NACHHALTIG!

19.9.21 11-19 UHR
KULTURBRAUEREI PROGRAMM

WWW.UMWELTFESTIVAL.DE

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit | Umwelt Bundesamt | GASAG | FKN

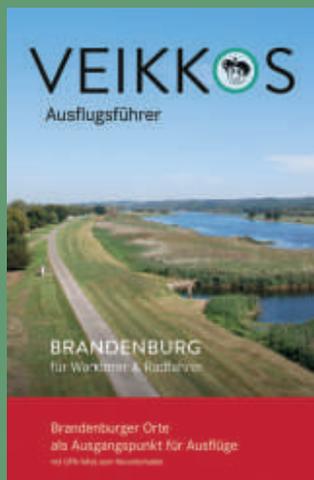
Berlin & Brandenburg Ausflugsführer



ISBN 9783937854564



ISBN 9783937854540



ISBN 9783937854526

Unter www.veikkos.com
und im Buchhandel erhältlich.



Neues von der fLotte im ADFC Berlin: Die Nachfrage wächst mit dem Angebot



Obwohl die fLotten Lastenräder mittlerweile in allen Berliner Bezirken vertreten sind, ist die Dichte der Ausleihstandorte immer noch sehr unterschiedlich. Spannend wird's, wenn man sich das Verhältnis von verfügbaren Rädern zu den Nutzer*Innen pro Bezirk anschaut, denn da sieht man, wo es noch mehr Räder braucht. Mehr als 50 Prozent der fLotten NutzerInnen in Charlottenburg-Wilmersdorf und Friedrichshain-Kreuzberg – und in

Neukölln sogar 80 Prozent – müssen auf Räder in einem Nachbarbezirk ausweichen.

Doch die Nachfrage wächst mit dem Angebot: Mehr fLotte Lastenräder bedeutet mehr Menschen, die sie nutzen. Das ist ja auch unser Ziel: Menschen mit dem Lastenrad vertraut machen, die sich bisher für ihre Transporte nur motorisierte Blechkisten vorstellen konnten. Es gibt also weiterhin viel zu tun für das muntere fLotte-Team. Wenn du aktiv an der Verkehrswende made in Berlin mitwirken willst, komm zur fLotte Berlin: flotte-berlin.de/mitmachen.

Tolle Neuigkeiten!

Das erste Freie Lastenrad der flotte Brandenburg „TrudeBude“, hier in Schwielowsee, gibt es zum Auszuleihen unter: www.flotte-brandenburg.de



© Annedore Althausen / ADFC Schwielowsee

Anzeigen

fahrradkoppel

Räder • Zubehör • Werkstatt

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

www.fahrradkoppel.de info@fahrradkoppel.de

Fahrrad.Frank

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

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

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

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. •



© Björn Obmann / BUNDjugend Berlin

Mehrere Tausend Menschen demonstrieren auf dem Rad für die lebenswerte Stadt

A100 stoppen – Lebenswertes Berlin für alle!

Seit Jahrzehnten hinkt der Verkehr beim Klimaschutz hinterher. Statt klimaschädliche CO₂-Emissionen zu senken, wird auch in Berlin munter an den nächsten Kilometern Autobahn gebaut. Mehr Autobahnkilometer ziehen mehr Kfz-Verkehr an – eine fatale Entwicklung in Zeiten der Klimakrise. Mit 200.000 Euro pro Meter Asphalt ist die A100 das teuerste Autobahnprojekt in Deutschland. Während andere Metropolen wie New York, Seoul oder Paris ihre Stadtautobahnen längst wieder zurückbauen, wächst die A100 in Berlin weiter und weiter – auf Kosten von Wohnungen, Kleingärten und Clubs, die für den Autobahnbau plattgemacht werden sollen. Statt Wege für zu Fuß Gehende und Radfahrende ziehen sich mehr und mehr Autopisten durch die Stadt.

Dass die Berliner*innen mit den Radwegen noch nicht zufrieden sind, zeigt der

ADFC-Fahrradklima-Test 2020. Gemeinsam mit einem breiten Netzwerk aus Zivilgesellschaft und Clublandschaft fordern wir Berlin auf, jetzt stadtwweit in ein klimafreundliches Radnetz zu investieren, statt den Kfz-Verkehr zu fördern. Bereits zwei Mal in diesem Jahr – am Samstag, 10. April und am Pfingstmontag, 24. Mai – haben wir gemeinsam mit anderen Verbänden und Berliner Clubs ein Zeichen gesetzt: Radfahren auf der A100 gegen die A100 – für ein lebenswertes Berlin!

Zu dem breiten Netzwerk gehören neben dem ADFC Berlin: das Aktionsbündnis A100 stoppen!, Changing Cities, Fridays for Future Berlin, Berlin4Future, Parents for Future, Sand im Getriebe Berlin, Ende Gelände Berlin, VCD Nordost, Grüne Jugend Berlin, Extinction Rebellion, Rebel Riders, Interventionistische Linke Berlin, Volksentscheid Berlin autofrei, Powershift, Bündnis Berliner Straßen für alle, BUND Berlin und die Techno-Clubs ://about blank und Else/Renate. Weiterlesen hier: adfc-berlin.de/a100

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.

So, 05.09.	ADFC-KIEZTOUREN
02.-22.09	STADTRADELN
Fr, 17.09.	Park(ing)Day
18.-19.09.	Kidical Mass
So, 19.09.	ADFC-KREISFAHRT und Umweltfestival
Fr, 24.09.	Globaler Klimastreik von Fridays for Future

adfc FahrradChecks

2021



Sichtbar und sicher in jeder Jahreszeit

Wir checken für Sie die Sicherheit Ihres Fahrrads.

Wir reparieren Licht und Bremsen.

Fehlt etwas? Wir bauen es an! Wir

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

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

Alle Termine immer samstags und noch unter Vorbehalt:

Herbst-Checks

Mitte

Alexanderstr. / Karl-Marx-Allee
28. August

Karlshorst

Johannes-Fest-Platz
4. September

Schöneberg

Innsbrucker Platz
9. Oktober

Standort

wird noch bekannt gegeben

Weitere Infos: www.adfc-berlin.de

Senatsverwaltung
für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz

berlin Berlin

adfc Berlin



Die Verkehrswende entscheidet Wahlen. Auf der Sternfahrt 2021 demonstrierten rund 20.000 Menschen für sicheres Radfahren in Berlin

Fahrradwahljahr 2021: So schneiden die Berliner Parteien beim Thema Verkehrswende ab

Wie fahrradfreundlich sind die Berliner Parteien? Inwieweit stimmen ihre Ideen zum Radverkehr mit den Forderungen des ADFC überein? Anlässlich der Abgeordnetenhauswahl am 26. September 2021 hat der ADFC Berlin den Berliner Parteien auf den Zahn gefühlt.

Wie viele Kilometer mobilitäts-gesetzkonforme Radinfrastruktur werden Sie in den kommenden fünf Jahren umsetzen? Wie viele Pkw-Parkplätze werden Sie pro Jahr zurückbauen? Diese und sechs weitere Fragen hat der ADFC Berlin als Wahlprüfsteine an die Berliner Parteien versendet. Die Antworten haben wir mit unseren Forderungen aus unserem neuen Forderungskatalog (siehe Seite 2) abgeglichen und bewertet. Je höher der Übereinstimmungsgrad, desto besser die Note. Den höchsten Übereinstimmungsgrad erzielten die Grünen mit 81 Prozent. Am schlechtesten schnitten FDP und CDU mit 17 bzw. 14 Prozent ab.

Die CDU

Bei der CDU finden wir wenige Ideen, dafür umso mehr Allgemeinplätze, mit

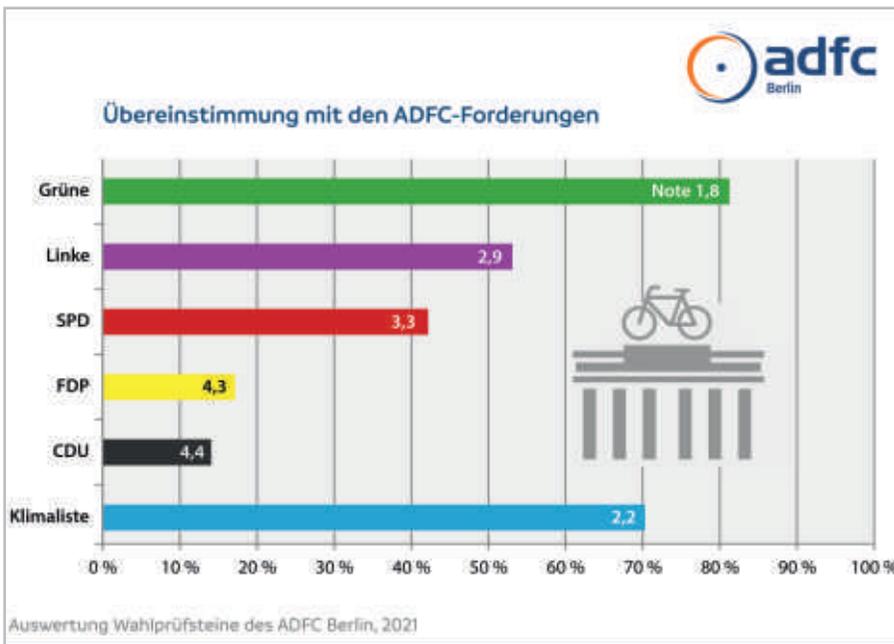
denen sie bei den Fragen natürlich keine Punkte sammeln kann. Im Gegenteil führt eine Haltung sogar zu einem deutlichen Punktabzug. Der ADFC Berlin ist überzeugt davon, dass die Verkehrswende nicht allein durch attraktive Verkehrsangebote (Pull-Maßnahmen) erreicht werden kann. Es braucht zusätzlich auch Maßnahmen, die die Menschen ein wenig Richtung Verkehrswende schubsen, die also das Autofahren unattraktiver machen (Push-Maßnahmen). Die CDU aber lehnt solche Push-Maßnahmen grundsätzlich ab. Sie möchte sich auch nicht auf ein festes Kilometerziel beim Ausbau des Radnetzes festlegen. Das Gleiche bei den Finanzen: Den Radverkehrsetat möchte die CDU nicht aufstocken. Diese Haltung führt insgesamt zu einer Note von 4,4 – der schlechtesten Note unter den Parteien.

Die FDP

Die FDP ist, was den Radverkehr betrifft, nicht weit von der CDU entfernt. Sie lehnt Push-Maßnahmen ebenso ab wie ein Kilometerziel. Sie ist gegen Pop-Up-Infrastruktur und gegen ein zentrales Ziel des Mobilitätsgesetzes: nämlich, dass alle Hauptstraßen sicherer Radwege erhalten sollen. Zudem möchte sie die infra-Velo abschaffen, die in der jetzt endenden Legislaturperiode gegründet worden ist, um bezirksübergreifende Fahrradprojekte voranzubringen. Gewisse Übereinstimmungen mit dem ADFC gibt es bei den Forderungen, das Verwaltungspersonal aufzustocken und die Verkehrssicherheit zu verbessern. Note: 4,3.

Die SPD

Der SPD fehlt es an Mut, um mit neuen Maßnahmen die Verkehrswende einzu-



© ADFC Berlin

leiten. Sie bekennt sich zwar zu festen Mindestzielen beim Radwegebau, möchte mehr Tempo 30, Kiezblocks und Ladezonen, hadert aber mit Push-Maßnahmen und bei den Finanzen. Punkten kann sie bei der Verkehrssicherheit. Diese Weiter-so-Politik führt letztendlich zu Platzierung im Mittelfeld mit einer Note von 3,3.

Die Linke

In den Antworten der Linken erkennt man Sachkenntnis auf dem Gebiet des Radverkehrs. Sie nennt die wesentlichen Maßnahmen, mit denen die Verkehrswende beschleunigt werden kann. Eher kontraproduktiv ist jedoch beispielsweise das Ziel, die Bezirke in ihrer (ohnehin starken) Position weiter zu stärken, da dadurch bezirksübergreifende Fahrrad-

projekte weiter erschwert werden würden. Push-Maßnahmen wie eine Parkplatzreduktion möchte die Linke nur mit Anwohnerbeteiligung durchführen – Sankt Florian lässt grüßen. So kommt die Linke nur auf eine Note von 2,9.

Die Klimaliste

Diese Partei ist erst ein paar Monate alt und startet als Außenseiterin. Sie hat von selbst Kontakt zum ADFC Berlin aufgenommen, um bei dem Ranking dabei zu sein. Die Verkehrswende ist eines ihrer Kernthemen. Die Klimaliste unterstützt auch unbequeme Push-Maßnahmen und will den Radverkehrsetat deutlich aufstocken. Negativ macht sich aber ihre geringe politische Erfahrung bemerkbar – zur Verbesserung der Berliner Verwaltungsstrukturen kann sie nur we-

nige Ideen beitragen. Auch auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit ist sie wenig bewandert. Note: 2,2.

Bündnis 90/Die Grünen

Die Grünen führen das Ranking an. Bei ihnen kommen zwei Dinge vorteilhaft zusammen. Zum einen ist die Verkehrswende ein Kernthema der Partei. Zum anderen kann sie auf Regierungserfahrung in diesem Bereich zurückgreifen. Das merkt man deutlich bei den Antworten, die Sachkenntnis im Detail erkennen lassen. Die Grünen bekennen sich zudem zu Push-Maßnahmen, wie der Halbierung der Parkplätze bis 2030. Gesamtnote: 1,8. Eine Frage, die wir nicht gestellt haben, die aber im Raume steht, ist diese: In fünf Jahren Regierungsverantwortung ist wenig neue Infrastruktur auf der Straße angekommen. Wie wollen die Grünen künftig dafür sorgen, dass sie ihre selbstgesteckten Ziele auch erreichen?

Die Bewertungen im Detail

Die Notenvergabe erfolgte anhand eines Punktesystems. Die Parteien erhielten Pluspunkte, wenn ihre Antworten mit der vorab festgelegten ADFC Berlin-Forderung übereinstimmten. Punktabzug gab es, wenn Antworten den Forderungen widersprachen. Aus dem so ermittelten Übereinstimmungsgrad der Parteien mit dem Forderungskatalog des ADFC Berlin ergab sich pro Frage eine Note zwischen 1 und 5. Aus den Einzelnoten für die jeweils acht Antworten wurde pro Partei eine Gesamtnote gebildet. Die Tabelle mit den Einzelbewertungen findest du auch unter radzeit.de

Wahlprüfsteine zur Radverkehrspolitik in Tempelhof-Schöneberg



© ADFC Tempelhof

Wie können die Wähler*innen die Wahlversprechen der Parteien richtig einschätzen? Versucht die Partei, die du wählen wolltest, noch mehr Autos in unsere Straßen zu quetschen? Worte sind das eine, wir erwarten Taten. Die ADFC-Stadtteilgruppen Schöneberg und Tempelhof haben bei den Parteien konkret nachgefragt.

Die Fragen und Antworten aus dem Bezirk findest du hier: adfc-berlin.de/tempelhof-schoeneberg



© ADFC Berlin

Die Teilnehmenden v.l.n.r.: Prof. Dr. Sophia Becker, Henner Schmidt, Dr. Dipl. Ing Katja Leyendecker, Prof. Dr. Jana Kühl, Dr. Stefan Taschner, Kristian Ronneburg, Oliver Friederici und Dr. Jürgen Murach

Das Fahrrad gewinnt Wahlen: Erkenntnisse des radpolitischen Abends im Fahrradwahljahr 2021

Was planen die Berliner Parteien in der kommenden Legislaturperiode beim Radverkehr? Wie wollen sie sicherstellen, dass das Mobilitätsgesetz umgesetzt wird? Was sind ihre Maßnahmen, um die Vision Zero, das Ziel von null Verkehrstoten und Schwerverletzten, einzuhalten? Der ADFC Berlin hat Wahlprüfsteine erstellt und Wahlprogramme ausgewertet. Auf der digitalen Podiumsdiskussion am 15. Juli standen die beiden Mobilitätsexpertinnen Prof. Dr. Sophia Becker und Prof. Dr. Jana Kühl sowie die verkehrspolitischen Sprecher der Berliner Grünen, Linke, SPD, FDP und CDU Rede und Antwort. Von LISA FEITSCH.

» Ich kann nichts hören«, tönt es aus dem Lautsprecher. »Bitte alle, die nicht sprechen, die Mikros stumm schalten«, knackt es jetzt aus der Leitung. »Wir legen los!« Gesagt, getan. Schon wird der Ton besser. Nach den üblichen Technikanweisungen kann der radpolitische Abend des ADFC Berlin auch offiziell starten. Frank Masurat aus dem Vorstand des ADFC Berlin begrüßt die insgesamt rund 100 Zuhörer*innen auf Zoom und YouTube. Beim radpolitischen Abend des ADFC Berlin stellen wir unsere Bewertung des verkehrspolitischen Programms der Parteien vor, lassen die Wissenschaft zu Wort kommen und fühlen den Berliner Parteien auf den Zahn. Zunächst stellt Masurat die Wahlprüfsteine des ADFC Berlin vor.

Anlässlich der Abgeordnetenhaus-

wahl 2021 hat der ADFC Berlin ausgewertet, was die Berliner Parteien für sicheren Radverkehr und die Verkehrswende planen. Dazu hat der Verband acht Fragen als Wahlprüfsteine an die Parteien versendet sowie deren Wahlprogramme analysiert. Neben Fragen zur Umsetzung des Mobilitätsgesetzes und den geplanten Maßnahmen zur Vision Zero fragte der Verband nach Maßnahmen gegen Falschparker und Plänen zum Pkw-Parkplatzmanagement. Den höchsten Übereinstimmungsgrad unter den befragten Parteien mit den Forderungen des ADFC Berlin erzielen demnach die Grünen mit 81 Prozent (Note 1,8 – auf einer Skala von 1 bis 5), gefolgt von der Klimaliste mit 70 Prozent (Note 2,2). Die Positionen der Linken stimmen zu 53 Prozent (Note 2,9) und die der SPD

zu 42 Prozent (Note 3,3) mit den Forderungen des ADFC Berlin überein. Am schlechtesten schneiden die FDP mit 17 Prozent (Note 4,3) und die CDU mit 14 Prozent (Note 4,4) ab.

»Mit unseren Wahlprüfsteinen wollen wir den Berlinerinnen und Berlinern beim Thema Verkehrswende eine Orientierung für die Wahl zum Abgeordnetenhaus im September geben. Anhand der Antworten auf unserer Fragen soll ersichtlich werden, wer es mit der Verkehrswende ernst meint und wer die notwendigen Kenntnisse hat, ein fahrrad- und menschenfreundliches Berlin möglich zu machen«, ordnet Frank Masurat die Arbeit des ADFC Berlin ein.

»Fahrradstädte geben einen öffentlichen Ort zur Begegnung frei«, sagt Kühl. Weiter geht es mit den Eingangs-

Statements der beiden geladenen Mobilitätsexpertinnen. »Es geht auch um soziales Miteinander«, Jana Kühn, Professorin für Radverkehrsmanagement an der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften, erklärt, warum Fahrradstädte für alle gut sind. Sie sagt auch: »Es gibt Konflikte, um die man nicht herumkommt.« Einige davon werden an diesem Abend diskutiert.

Sophia Becker, Professorin für Nachhaltige Mobilität und transdisziplinäre Forschungsmethoden an der TU Berlin erklärt, dass es Push- und Pull-Faktoren für die Verkehrswende brauche. Es braucht den attraktiven Radweg als Angebot und Anreiz, das Rad zu nehmen (Pull-Faktor), aber auch Maßnahmen wie etwa Parkgebühren, die das Autofahren weniger attraktiv machen (Push-Faktor). »Es geht auch darum, dem Auto einen neuen Stellenwert zu geben. Es soll vom Hauptdarsteller zum Nebendarsteller werden«, bringt Becker es auf den Punkt.

Wie stehen die verkehrspolitischen Sprecher der Berliner Parteien dazu? Oliver Friederici, verkehrspolitischer Sprecher der CDU Berlin, überrascht mit einer klaren Positionierung pro Parkraummanagement und sagt: »Ich glaube, wir sollten vor alledem den Menschen klar machen, was passiert: Sie

werden immer weniger Parkplätze in der Stadt haben. Wir werden eine Parkraumbewirtschaftung gerade auch in der Innenstadt haben müssen.«

Stefan Taschner, Sprecher für Radverkehr bei Bündnis 90/Die Grünen Berlin hält ein flammendes Plädoyer für die infraVelo: »Die plant die ganz großen Projekte, die machen einen super Job«, während die FDP-Fraktion Berlin die infraVelo am liebsten wieder abschaffen will.

»Stadträten fehlt oft der Mut«, sagt Jürgen Murach, verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Fraktion in der BVV Charlottenburg-Wilmersdorf und beklagt den fehlenden Radverkehrsplan. Klar, im Radverkehrsplan würde stehen, wann was wo zu bauen wäre. Ohne Plan heißt aber nicht, dass gar nicht (um)gebaut werden darf.

Henner Schmidt, Sprecher für Infrastruktur- und Umweltpolitik der FDP Berlin, sagt: »Wir setzen stark auf Angebote. Wir brauchen attraktive Radwege.« Unklar bleibt, wo der Platz für Radwege nach den Vorstellungen der FDP herkommen soll.

»In der Breite liegt die Problematik. Wir sehen ja auch in den Bezirksämtern, wie hoch die Fluktuation ist«, sagt Kristian Ronneburg, verkehrspolitischer Sprecher bei der Linken Berlin. Gleich-

zeitig möchte er die Bezirke stärken, statt die Aufgaben auf Landesebene zu bündeln.

Das Fahrrad gewinnt Wahlen. Das sehen wir bereits in Städten wie Paris oder London. Auch in Berlin ist das Thema Verkehrswende im Fahrradwahljahr 2021 wahlentscheidend. Erst im Juni demonstrierten rund 20.000 Menschen auf der ADFC-Sternfahrt für sicheres Radfahren in Berlin. Trotz drei Jahren Mobilitätsgesetz bewerten Berlins Radfahrende das Radklima in der Hauptstadt insgesamt immer noch als schlecht, wie auch die Note 4,14 im ADFC-Fahrradklima-Test zeigt.

»Über das Ziel der menschen- und fahrradfreundlichen Stadt sind wir uns alle überraschend einig, nur über den Weg dahin müssen wir uns noch einig werden«, fasst Frank Masurat aus dem ADFC Berlin-Vorstand den Abend zusammen.

Hier kannst du den radpolitischen Abend nachträglich auf YouTube verfolgen:
youtu.be/etLs8hUe1tk



Mit Kind und Rückenwind

Wer mit Kindern radelt, hat besondere Ansprüche: Nicht zu weit soll es sein, die Landschaft als einziges Highlight wäre zu wenig und jeder Kilometer mit dem Auto ist einer zu viel. Dass Start und Ziel mit der Bahn unkompliziert erreichbar sein sollten und man unterwegs was zu essen bekommen möchte, kommt noch hinzu. Gibt es das alles zusammen im Berliner Umland? Ja, gibt's. Drei Vorschläge für entspannte Familientouren von STEFAN JACOBS.

TOUR 1



Angermünde – Joachimsthal

Alle Fotos: © Stefan Jacobs

Länge: 26 km; Highlights in Joachimsthal: +2x2 km

Highlights: NABU-Naturerlebniszentrum Blumberger Mühle, Wolletz mit Burger-Laden, Glambeck mit Fahrradkirche und Taubenturm, Joachimsthal mit Badestellen, Biorama-Aussicht, Kaiserbahnhof, Werbellinsee

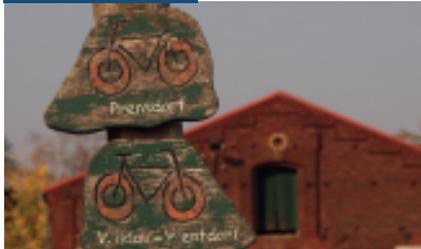
→: RE3 nach Angermünde 1x/h

←: RB63 von Joachimsthal 1x/h, Umstieg in Eberswalde

Karte: „Barnim-Schorfheide“ (Esterbauer RK-BRA06)

Tour: Vom Bahnhof Angermünde durch die City zum Radweg am Ufer des Mündesees. Ein km auf der Landstraße nach Kerkow ist unvermeidlich, dann links und durch Kerkow zur Blumberger Mühle. Ab hier geht's autofrei durch den Wald nach Wolletz, wo es im alten Dorfkonsum köstliche Burger gibt. Hinter dem Ort gibt es einen Seezugang, aber keinen Strand. Hinter ein paar Hügeln überquert man die A11, passiert Glambeck mit Fahrradkirche und Taubenturm. Die Landstraße vom Ortsausgang geradeaus ist zwei km kürzer als die beschilderte Radroute, aber etwas rumpeliger. In Joachimsthal geht's hinterm Bahnübergang nach links – entweder direkt zum Bahnhof oder weiter zu den Highlights.

TOUR 2



Baruth – Golßen – Drahnisdorf

Länge: 32 km (Wildpark: +2x1 km)

Highlights: Schloss Baruth, Wildpark Johannismühle, Museumsdorf Glashütte, Spreewaldhof Golßen, Kanow-Mühle und Gutshof Sagritz

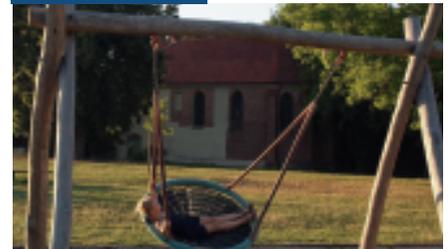
→: RE5 nach Baruth 1x/h

←: RE5 von Drahnisdorf alle 2h

Karte: „Dahme-Seengebiet“ (Esterbauer RK-BRA08)

Tour: Vom Bahnhof aus bleibt man links der B96 und dreht eine Runde durch den Schlosspark. Am Kreisverkehr geht's auf dem Radweg an der B96 weiter. Nach vier km zweigt rechts der Weg zum hübsch im Wald gelegenen Wildpark Johannismühle ab, auf dem man hinterher auch wieder wegfährt. Via Klasdorf geht's auf kleiner Landstraße zum Museumsdorf Glashütte, in dem es viel zu sehen und zu essen gibt. Hinterm Parkplatz am Ortsausgang zweigt ein Sträßchen nach Rietzneuendorf ab. Dort geht's rechts auf den Dahme-Radweg, an einer Binnendüne vorbei und nach Golßen. Dort an der Ampel über die B96, geradeaus weiter zum Marktplatz. Von da evtl. Abstecher zum Spreewaldhof-Laden (am Stadtwall 500 m nach rechts zur Bahnhofstr. 1), sonst südostwärts auf dem Dahme-Radweg aus Golßen heraus und fast autofrei an der historischen Kanow-Mühle (mit Hofladen) vorbei via Sagritz (mit Gutshof und Spielplatz) nach Drahnisdorf. Der letzte km zum Bahnhof hat keinen Radweg, ist aber passabel zu fahren.

TOUR 3



Fürstenberg – Lychen – Templin

Länge: 44 km, Therme Templin: +2x1,5km

Highlights: Himmelpfort mit Weihnachtsmannstube, Klosterruine, Kräutergarten; Lychen mit Floßmuseum, Floßtouren, Badestellen; Alt Placht mit Kirchlein im Grünen; Templin mit Badestellen und Therme

→: RE5 bis Fürstenberg 1x/h

←: RB 12 ab Templin-Stadt 1x/h

Karten: „Ruppiner Land“ und „Uckermark“ (Esterbauer RK-BRA05 und 02)

Tour: Vom Bahnhof auf Luisen- und Gelderner Str. nordwärts zur B96. Auf deren anderer Seite beginnt die Ravensbrücker Dorfstr. (leider ohne Radweg). Man fährt rechts an der „Müttergruppe“ vorbei und besucht je nach Gemüt und Alter der Kinder die KZ-Gedenkstätte. Hinter der geht's autofrei nach Himmelpfort. Kloster und Weihnachtspostamt sind links der Dorfstraße, der Kräutergarten rechts, Einkehrmöglichkeiten beiderseits. Am Ortsausgang zweigt der Radweg (Tour Brandenburg) links ab und führt nach Lychen, wo es mehrere schöne Badestellen gibt. Oberhalb von Zens- und Platkowsee nach Alt Placht und auf der kleinen Straße nach Gandenitz. Von dort beschilbert und größtenteils autofrei nach Templin. Da die Strecke relativ lang und z. T. hügelig ist, eignet sie sich eher für größere Kinder.

ADFC-Fahrradklima-Test: Unzufriedenheit in Berlin und märkischen Kommunen ist hoch

Stressig und unsicher: Eine Tendenz zur Verbesserung ist erkennbar, aber viel fahrradfreundlicher ist Berlin in den letzten zwei Jahren nicht geworden. In Brandenburg verlieren die Kommunen weiter. Dagegen zeigen die Teilnehmer*innenzahlen ein weiter steigendes Interesse für den Radverkehr.

Die gute Nachricht zuerst: Berlin rückt im deutschlandweiten Ranking von Platz 12 auf Platz 9 vor. Die Befragten sehen in jüngster Zeit Verbesserungen für den Radverkehr in der Hauptstadt, ein Sprung von der Schulnote 4,2 auf 3,4. Darüber hinaus hat Berlin für seine Pop-Up-Radwege und den Bedeutungszuwachs des Fahrrads in der Krise einen Corona-Sonderpreis erhalten. Doch das war es auch schon an guten Nachrichten, denn die Gesamtbewertung für Berlin ist immer noch schlecht (Note 4,1).

Steigendes Interesse für den Fahrradklima-Test

An der Erhebung von Anfang September bis Ende November 2020 haben rund 5.630 Personen in Berlin und knapp 5.400 in Brandenburg teilgenommen, ein neuer Rekord. Auf diese Weise kamen auch fünf weitere märkische Kommunen in den Test.

Radfahren in Berlin bedeutet Stress

Mehr als die Hälfte der Befragten empfindet Radfahren im Berliner Verkehr noch immer als Stress (Note 3,9). Und rund 60 Prozent der Befragten fühlen sich in Berlin als Verkehrsteilnehmende weiterhin nicht akzeptiert (Note 4,2).

Radfahrende wollen mehr Sicherheit

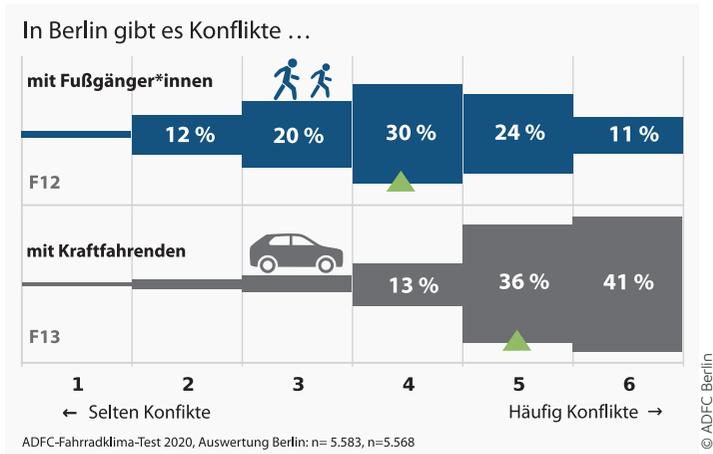
Eines der größten Hindernisse für die Verkehrswende ist das geringe Sicherheitsempfinden von Radfahrenden im Berliner Stadtverkehr. Mehr als 80 Prozent der Befragten fühlen sich nach wie vor nicht sicher, ein dramatisch hoher Wert. Die gleiche Menge der Befragten sagt, dass sie auf der Fahrbahn von Autos bedrängt und behindert werde. Und fast alle Teilnehmenden nennen Falschparker*innen als Problem: 90 Prozent sagen, parkende Autos auf Radwegen würden in Berlin großzügig geduldet. Ein Problem, das durch mehr Verkehrskontrollen und die Einrichtung von Lieferzonen relativ schnell politisch angegangen werden könnte. Ein weiteres Problemfeld, das den Berliner*innen unter den Nägeln brennt, ist die Infrastruktur. Die Radverkehrsanlagen seien zu schmal (95 Prozent) und für junge und ältere Menschen nicht sicher (86 Prozent). Auf der Fahrbahn hingegen gebe es häufig Konflikte zwischen Rad- und Autoverkehr (85 Prozent). Während in der Haupt-

stadt gegenüber 2018 leichte Verbesserungen zu verzeichnen sind, können die Brandenburger*innen in ihren Kommunen keinen Fortschritt erkennen.

Die Situation in Brandenburg

»Das Fahrradklima in Brandenburg ist unverändert schlecht«, moniert Stefan Overkamp, Landesvorsitzender des ADFC Brandenburg. »Radfahrer fühlen sich auf Brandenburgs Straßen und Radwegen nicht wohl.« Tatsächlich zeigt der Fahrradklima-Test auch: In der Mark stagniert die Entwicklung beim Radverkehr. Keine einzige Kommune konnte die Zufriedenheit unter den Radfahrenden steigern. Radfahrende klagen über Konflikte mit dem Autoverkehr (Note 4), fehlende Akzeptanz (Note 3,6) und fühlen sich unsicher (Note 4). Dieses Bild zieht sich durch fast alle 41 Brandenburger Kommunen, deren Radklima bewertet wurde. Overkamp resümiert: »Für mich machen die Zahlen wieder einmal klar: So, wie Land und Kommunen aktuell Radwege planen und bauen, erreichen wir die Verkehrswende nicht. Wir brauchen beim Radverkehr in Brandenburg mehr Tempo und mehr Ambition!«

Hoffnung macht nun das Ergebnis der Volksinitiative Verkehrswende Brandenburg Jetzt! (siehe dazu Seite 12).



Und wie ist Radfahren in Deiner Stadt?

ADFC Fahrradklima-Test 2020

Der ADFC-Fahrradklima-Test ist eine der größten Befragungen zum Radfahrklima weltweit und der Zufriedenheits-Index der Radfahrenden in Deutschland. An der Umfrage haben 2020 deutschlandweit fast 230.000 Menschen teilgenommen und die Situation für Radfahrende in ihrer Stadt oder Gemeinde bewertet. Die Umfrage wurde zum neunten Mal durchgeführt.

Alle Ergebnisse und das Städte-Ranking unter fahrradklima-test.adfc.de/ergebnisse

Abenteuer Volksinitiative: Mit langem Atem auf dem Weg zum Ziel

Im Gespräch über die Brandenburger Volksinitiative mit Stefan Overkamp und Christian Wessel, Landesvorstände des ADFC Brandenburg. Das Interview führte MAGDALENA WESTKEMPER, Landesgeschäftsführerin des ADFC Brandenburg.



© ADFC Brandenburg

Stefan Overkamp (l.) und Christian Wessel (r.) im Gespräch mit Magdalena Westkemper

Hallo Stefan, hallo Christian! Wir wollen heute über die „Volksinitiative Verkehrswende Brandenburg Jetzt!“ sprechen. Im Frühjahr 2019 trudelte eine Anfrage rein, eine Kampagnen-Idee zu einer Volksinitiative zur Verkehrswende...

Stefan: Ja, ich erinnere mich. Meine ersten Gedanken waren gemischt. Auf der einen Seite passte das super zu dem, was wir wollten, nämlich uns als Verband zu positionieren und auf die Straße zu gehen, Leute anzusprechen, den Verband zu aktivieren. Aber auf der anderen Seite hatte ich einen Heidenrespekt davor, diese 20.000 Unterschriften zu sammeln. Aber letztendlich war klar: Wenn es so eine Initiative in Brandenburg gibt, dann muss der ADFC dabei sein. Und so sind wir gestartet – in einem breiten Bündnis mit z. B. dem VCD Brandenburg und dem BUND Brandenburg.

Und dann kam Corona... 20.000 Unterschriften sammeln, wenn keine Feste, keine Versammlungen stattfinden...

Stefan: Ja, da hatte ich wirklich arge Bedenken. Aber die Politik hat gut reagiert, indem sie uns zweimal eine Verlängerung gegeben hat. Ansonsten wäre es für uns sehr, sehr schwierig geworden.

Christian: Die Menschen in Corona-Zeiten zu erreichen, war eine große Herausforderung. Interessiert sind an dem Thema Radverkehr genug, die Rückmeldungen waren sehr positiv. Stefan: Und was ich auch sagen muss: Unsere Mitglieder in den ADFC-Ortsgruppen haben wirklich viel geleistet, sich total reingehangen. Ohne dieses Engagement hätten wir es niemals

geschafft, so viele Unterschriften zu sammeln.

Was waren die zentralen Forderungen der Initiative in Bezug auf den Radverkehr?

Stefan: Für den Radverkehr waren 2019 zwei Themen entscheidend: Erstens wollen wir das Fahrrad als einen der Hauptträger des Alltagsverkehrs etablieren. Dafür brauchen wir eine gute Infrastruktur und ein flächendeckendes Netz, so dass man in ganz Brandenburg überall gut, sicher und komfortabel mit dem Fahrrad von A nach B kommen kann. Die zweite Forderung, gerade für Brandenburg wichtig, bezieht sich auf den Tou-

rismus. Brandenburg ist ein Fahrradtourismusland. Da gibt es viel, viel Potenzial und leider wurde in den letzten Jahren zu wenig gemacht.

Im Januar 2021 habt ihr über 20.000 Unterschriften übergeben und drei Monate intensiv mit der Landesregierung verhandelt. Aus Sicht des ADFC: am Ende mit Erfolg?

Stefan: Ja, ich denke schon. Ein Erfolg ist für mich erstens die Überarbeitung des brandenburgischen Straßengesetzes, um zum Beispiel Radschnellwege zu bauen. Und zweitens: ein Radverkehrsplan für Brandenburg, also ein Netz mit Alltagsrouten und touristischen Wegen. Bei beiden Themen haben wir im Entschließungsantrag wichtige Pfeiler gesetzt, die nun im Dialogprozess bis Ende 2022 weiterverhandelt werden.

Christian: Ich glaube, man kann es in einem einfachen Satz so



Übergabe der 28.584 Unterschriften im Januar 2021

© VCD Brandenburg

formulieren: Wir möchten, dass Radwege genauso sorgfältig geplant und gebaut werden, wie das heute bei Straßen für Autos gilt.

Wie waren diese drei Monate Verhandlungen? Können Sie ein bisschen aus dem Nähkästchen plaudern?

Stefan (lacht): Es war ein bisschen wie eine Achterbahnfahrt. Es gab drei Phasen. Die erste Phase war eine formale, wenn man so will. Das Bündnis hatte das Recht, im entsprechenden Fachausschuss vorzutragen. Wegen Corona fand das Ganze nicht in irgendeinem Sitzungssaal, sondern im Plenarsaal statt. Ich habe dann tatsächlich am Platz des Ministerpräsidenten Dietmar Woidke gesessen. Danach ging es in die zweite Runde...

Mit den Parteispitzen...

Stefan: Jedenfalls mit einigen, die sich dafür besonders interessierten. Da waren zum Teil ganz andere Leute dabei, man merkte auch die taktischen Interessen der Parteien. Und dann ging es endlich in die eigentlichen Verhandlungen. Und alles, was bis dahin gesprochen worden war, war eigentlich Vorgeplänkel, was mir heute klar wird. Mit den Fraktionsspitzen machten wir wieder einen Neustart. Zähe Verhandlungsrunden mussten immer wieder abgebrochen werden, Politiker mussten sich untereinander abstimmen. Ich denke, so viel kann ich verraten, in unserem Sinne sehr positiv hat sich der verkehrspolitische Sprecher der Grünen, Clemens Rostock, eingesetzt.

Christian: Am Ende der Verhandlungen haben wir Bündnisvertreter uns angeguckt und uns gefragt: Reicht uns das? Was gibt uns die Garantie, dass wir es später besser hinkriegen, wenn wir dem jetzt nicht zustimmen? Die nächste Stufe, ein Volksbegehren, ist keine Garantie für Erfolg. Im Entschließungsantrag waren ein paar wesentliche Punkte drin, mit denen wir jetzt weitermachen können im Dialogprozess.

Christian, du übernimmst jetzt für Stefan. Was kommt in diesem Dialogprozess auf dich zu, was ist schon passiert?

Christian: Wir hatten ein erstes Treffen mit Vertretern vom Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung. Dort wurde ganz grob der Rahmen abgesteckt, wie dieser Prozess laufen sollte. Zum Beispiel, dass wir eine professionelle, unabhängige Moderation haben wollen. Wir haben vorgeschlagen, dass die Treffen nicht immer nur in Potsdam stattfinden, sondern dass es vielleicht auch mal ein Treffen im ländlichen Raum gibt.

Eine letzte Frage: Kommen wir mit diesem Prozess der Verkehrswende in Brandenburg näher?

Christian: Es ist ein spannendes Thema. Wie schnell wird man denn den Erfolg auf dem Radweg, auf der Straße sehen? Da muss man auch realistisch bleiben, das sehen wir am Beispiel Berlin: Dort wurde das Mobilitätsgesetz verabschiedet, die Sichtbarkeit auf der Straße und auf den Radwegen dauert aber eine Weile. Man muss einen langen Atem haben...

RAD GEBER

6x
im Jahr
im Handel
oder direkt
bestellen.



MYBIKE – DAS FAHRRADMAGAZIN

Holen Sie sich die neue Ausgabe MYBIKE.
Jetzt im Handel oder digital.

Alle Bestellmöglichkeiten:

www.delius-klasing.de/mybike-lesen-wie-ich-will



Neu in der Velo-Bibliothek

Büchertipps von RAHEL MUCKE



Jan Gehl: **Städte für Menschen**
Verlag: jovis, 5. Auflage 2019.

Der Buchtitel ist Programm und Lebenshaltung des Architekten Jan Gehl. Er sieht die Stadt als einen Begegnungsort mit Lebensqualität: ein Ort für Kommunikation, Arbeit und Erholung, Einkaufen, Freizeit, Kultur und Sport. So prägt Gehl den Begriff von der „Stadt auf Augenhöhe“ und untersucht Sinneswahr-

nehmungen und Größenordnungen im städtischen Raum. Er kritisiert das zerstörte menschliche Maß, zeigt negative und positive Beispiele im Detail auf und illustriert sie mit zahlreichen Fotos. Der Kampf um Qualität spielt sich im Kleinen ab: Haben die Fußgänger*innen genug Platz zum Gehen? Überläutet Verkehrslärm Gespräche? Wie gestaltet man „Sitzmöbel“ im öffentlichen Raum? Was brauchen Radfahrende, was wünschen sich zu Fuß Gehende? Gehl nimmt verschiedene Städte weltweit in den Blick, arme wie reiche, alte wie moderne, explodierende und rasant wachsende. Seine stadtplanerischen Überlegungen rücken das menschliche Maß ins Zentrum und richten sich immer wieder aufs ganz Konkrete. Die Visionen und die Umsetzungsbeispiele aus der Praxis machen Gehls Buch zu einem Klassiker.

Herzlichen Dank!

Der ADFC Berlin bedankt sich herzlich bei der PSD Bank Berlin Brandenburg für die großzügige Spende für die Arbeit des ADFC Berlin im Wert von 10.000 Euro. Philipp Poll, Geschäftsführer des ADFC Berlin, nimmt den Scheck entgegen.



Radwanderkarten
Berlin Südost, Südwest,
Nordost, Nordwest
1:60.000,
Verlag: Esterbauer
2021, jeweils 5,90 €

In aktualisierter Auflage präsentiert der Esterbauer Verlag seine Berliner Umlandkarten für alle vier Himmelsrichtungen. Der Blattschnitt spannt sich vom Unterspree-Fluss bis in die Schorfheide und vom Fläming bis ins Ruppiner Land. Das Vierer-Set eignet sich ideal für Tagesausflüge im S-Bahn-Bereich oder auch für Anreisen mit dem Regionalverkehr. Die in unterschiedlichen Farben markierten Radfernwege und regionalen Radrouten lassen sich gut erkennen und geben Auskunft über die Oberflächenbeschaffenheit sowie die Verkehrsbelastung der Straßen und Wege. Ebenso sind die Knotenpunkte vermerkt. Kilometerangaben helfen, damit die Tour nicht zu klein bzw. nicht zur quälenden Mammut-Tour gerät. Die Karte ist beidseitig bedruckt, eine großzügige Überlappung der dargestellten Gebiete erspart das häufige Umwenden. Das gesamte Set oder auch die Einzelkarten können in der Velo-Bibliothek entliehen und bei Bedarf auch käuflich erworben werden.



© ADFC Berlin

adfc Velokiez

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

Radforum

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

adfc-berlin.de/radkultur/radforum

Fahrrad-Codierung

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

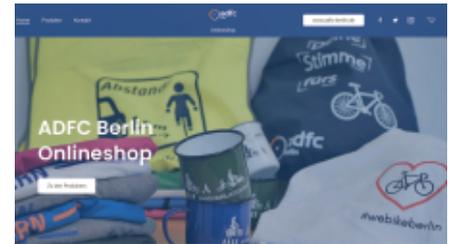
Tourberatung plus

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

Per Telefon

Rechtsberatung

Kostenlose telefonische Beratung für ADFC
Mitglieder von Verkehrsrechtsanwält*innen.
Jeden Dienstag 18–19 Uhr
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



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 Brand-
denburg befinden sich ein Infoladen
und eine Selbsthilfefwerkstatt. Im
Infoladen finden Sie unsere Radtou-
renkarten 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)
Philipp Poll

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



Fair, persönlich,
sicher und sozial

**Beliebteste
Regionalbank
Deutschlands**
Platz 1
PSD Bank Berlin-Brandenburg
Ausgabe 05/2021
EURO
Euro-Umfrage (199 511 Teilnehmer)

Genossenschaftsbank mit Tradition

- Finanzielle Sicherheit seit über 145 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 kennenlernen: psd-bb.de



Berlin-
Brandenburg eG

Gemeinsam Ziele erreichen