

Highlights dieser Ausgabe

- Demo-Herbst** S. 3
Die wichtigsten Termine
- Vorsichtig optimistisch** S. 6
Steglitz-Zehlendorf unter der Lupe
- Auf der Velo-City** S. 10
Bericht aus Ljubljana

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser,

in den vergangenen Monaten waren wir für sichere Wege, mehr Platz für Familien im Stadtverkehr, für das Radnetz und gegen den Weiterbau der Stadtautobahn A100 durch die Kieze auf der Straße. Damit haben wir ein starkes Zeichen für die Verkehrswende in Berlin gesetzt! Wir waren laut, wir waren bunt, wir waren viele – DANKE für den großartigen Demo-Sommer!

Nach dem Demo-Sommer kommt der Demo-Herbst: In dieser Ausgabe widmen wir uns dem Thema kinderfreundlicher Straßenverkehr und den Kidical Mass-Aktionen im September. Wir nehmen Steglitz-Zehlendorf unter die Lupe und laden zur Fahrradtour an die Werra. Wir präsentieren stolz unsere neue Website und berichten von der Mitgliederversammlung im Juni.

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



©ADFC Berlin / Schirin Rajabi

Auf der Kidical Mass in Berlin-Mitte waren im Mai hunderte Kinder und Familien unterwegs.

Uns gehört die Straße!

Wenn wir mehr Menschen aufs Rad bringen wollen, brauchen wir die inklusive Stadt. Unter dem Motto „Uns gehört die Straße!“ ruft das Kidical Mass-Aktionsbündnis im September wieder deutschlandweit zu Kinder-Fahrraddemos für familienfreundlichen Straßenverkehr auf. Auch Berlin ist mit dabei.
Von LISA FEITSCH.

„Würdest du (d)ein 10-jähriges Kind hier Rad fahren lassen?!“

Wenn wir in der Stadt unterwegs sind, sollten wir uns nicht nur fragen: Komme ich noch schnell über die Ampel, wenn ich geübt und sportlich fahre? Komme ich über die Kreuzung, wenn ich gut sehe, gut höre und mir zutraue, einen sehr guten Überblick über die Situation zu haben? Komme ich halbwegs entspannt von A nach B, weil ich Falschparker und die täglichen Hindernisse auf der Strecke gewohnt bin?

Wenn wir wollen, dass auch jene gerne aufs Rad steigen, die nicht mit allen Wassern des Berliner Straßenverkehrs gewaschen sind, müssen wir eine inklusive Stadt fordern! Wir müssen uns auch fragen: Wie sieht es hier für die Jüngsten aus? Würde ich hier

mit Kindersitz oder Kinderanhänger durch- oder vorbeikommen? Wie ist der Weg für Jugendliche? Hätte ich Angst, mein Kind auf dem Weg zur Schule hier lang zu schicken? Und wie ist das für ältere Menschen, mobilitätseingeschränkte Menschen, Menschen, die mehr Komfort und Wege brauchen, die die eigenen Unsicherheiten ausgleichen?

„Würdest du (d)ein 10-jähriges Kind hier Rad fahren lassen?!“ – Das muss die Frage sein, mit der wir die Qualität von Fahrradinfrastruktur in der Stadt beurteilen. Denn sind die Wege für die Jüngsten gut, sind sie für alle gut. Eine inklusive Stadt ist mehr als das, aber inklusive Radinfrastruktur wäre ein guter Anfang.

Der ADFC Berlin setzt sich für kinderfreundlichen Straßenverkehr ein. Gemeinsam mit vielen anderen hat der Berliner Fahrradclub im Mai 2022 in ▶

einem breiten Bündnis unter dem Motto „Uns gehört die Straße“ zum großen Aktionswochenende der Kinder-Fahrraddemos aufgerufen. In ganz Deutschland stiegen an 180 Orten rund 40.000 Kinder aufs Rad. Auch bei den zwölf Demos in Berlin eroberten sich tausende Kinder auf Fahrrädern, Tretrollern und Rollschuhen als Kidical Mass die Straßen der Stadt.

Neben einem kinderfreundlichen Straßenverkehrsgesetz fordert der ADFC Berlin sichere Fahrradinfrastruktur, Schulstraßen sowie die direkte Anbindung von Schulen und Kitas ans Radnetz. Die drei Forderungen des ADFC Berlin an Senat und Bezirke lauten:

1. Fahrradinfrastruktur bauen und verbessern!

- Radnetz ausrollen: Schulen, Kitas und andere für Kinder und Jugendliche relevante Einrichtungen wie Jugend-Musik- und Kunstschulen, Sportanlagen, Schwimmbäder und Freizeiteinrichtungen müssen prioritär an das Radverkehrsnetz angebunden werden.
- Abstellanlagen an Schulen: Jedes Kind muss auf dem Schulgelände einen möglichst überdachten Fahrradbügel vorfinden.

2. Lebensqualität für Kinder in der Stadt erhöhen!

- Platz für Kinder statt für Autos: Pro Jahr müssen 60.000 private Pkw-Parkplätze im öffentlichen Raum rückgebaut und umgewandelt werden, sodass Platz entsteht für Spielplätze, Bänke oder Grünanlagen.

3. Schulen und Kitas sicherer machen!

- Schulstraßen ausweisen: In den kommenden fünf Jahren müssen 15 Schulstraßen pro Bezirk umgesetzt werden. Durch temporäre Straßensperrungen für Kfz-Durchgangsverkehr sollen Schulen damit sicherer werden.
- Regeln durchsetzen: Verkehrsberuhigung vor Schulen und Kitas muss nicht nur zu Schulbeginn, sondern ganzjährig konsequent kontrolliert und sanktioniert werden.
- Lastenrad statt Elterntaxi: Als Angebot für Familien braucht es ein nach Einkommen gestaffeltes Programm des Senats zum Kaufen und Leasen von Lastenrädern.



©ADFC Berlin / Schirin Rajabi

„Warum sind unsere Städte nur für Autos nicht für Menschen?“ – viele Kinder haben Plakate gebastelt.



©ADFC Berlin / Schirin Rajabi

Klein und Groß für sichere Schulwege.

Im September rufen wir erneut gemeinsam mit vielen anderen Organisationen und Initiativen zum großen Kidical Mass-Aktionswochenende auf. Bei zahlreichen Kinder-Fahrraddemos unter dem Motto „Uns gehört die Straße“ können Kinder am 24. und 25. September auf abgesicherten Straßen die Freude und Leichtigkeit des Radfahrens erleben.

Das Aktionsbündnis plant, die Petition „Uns gehört die Straße“ für ein familienfreundliches Straßenverkehrsrecht an Bundesverkehrsminister Volker Wissing zu übergeben. Die Petition hat bereits knapp 80.000 Unterschriften. Das Ziel sind 100.000 Unterschriften. Unterschreiben kannst du hier:

<https://weact.campact.de/petitions/uns-gehört-die-strasse-wir-brauchen-ein-kinderfreundliches-strassenverkehrsrecht>

„Im Alltag halten die meisten Eltern ihre Kinder auf dem Fahrrad ständig mit ‚Stopp‘ und ‚Vorsicht‘ an, weil der Straßenverkehr für Kinder zu gefährlich ist. Wer einmal das Strahlen von Kindern gesehen hat, wenn sie bei der Kidical Mass frei und unbeschwert mit ihrem Rad auf der Straße fahren können, will ihnen das jeden Tag ermöglichen. Senat und Bezirke müssen Berlins Fahrradinfrastruktur endlich kinder- und familientauglich ausbauen“, fordert Solveig Selzer, politische Referentin des ADFC Berlin.

Komm vorbei, bring die Familie mit und setz mit uns ein Zeichen für kinderfreundlichen Straßenverkehr! Alle Infos zum Aktionswochenende am 24. und 25. September findest du laufend aktualisiert hier:

berlin.adfc.de/kidical-mass

Der Demo-Herbst steht in den Startlöchern!

Notiere dir jetzt schon mal folgende Termine für die Verkehrswende:

- 16. September – Park(ing) Day
- 17. September – Kreisfahrt
Start 14:00 Uhr am Brandenburger Tor
Ziel gegen 17:00 Uhr am Brandenburger Tor
berlin.adfc.de/fahrraddemos-berlin
- 23. September – Klimastreik
- 24./ 25. September – Kidical Mass-Aktionswochenende
berlin.adfc.de/kidical-mass

Mehr Infos findest du auf berlin.adfc.de



©ADFC Berlin / Carolina Mazza

Unsere Fahrrad-Checks im September:

Du möchtest dein Fahrrad fit machen? Komm zu unseren kostenlosen Checks! Wir erklären, worauf du achten musst oder legen gleich selbst Hand an.

Unsere kommenden Termine:

Sa, 10. September auf dem Kiezfest in Moabit

Sa, 24. September auf dem Straßenfest in Hermsdorf

ADFC Berlin im frischen Look: Wir haben eine neue Website!

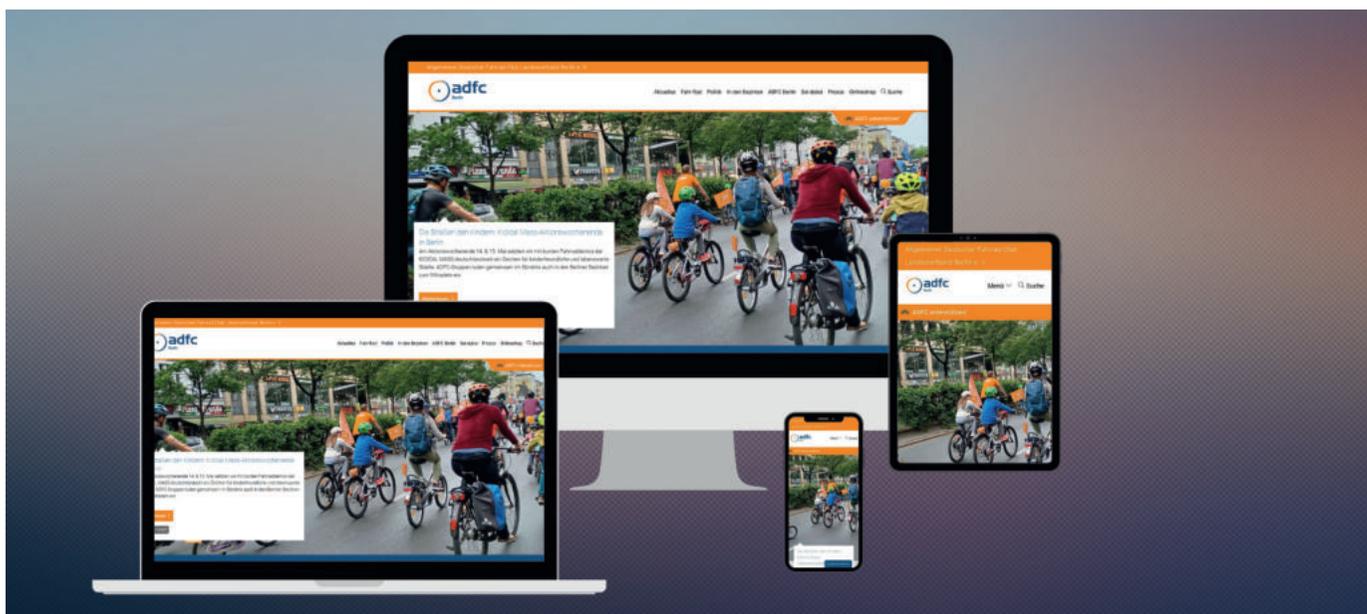
Nach vielen Monaten Einsatz ist es endlich soweit und wir dürfen stolz verkünden: Auf unserer Mitgliederversammlung im Juni ging unsere neue Website online!

Auf der neuen Seite findest du unsere Inhalte modern, übersichtlich und nutzerfreundlich aufbereitet. Ob Demo-Aufruf und Politikanalyse oder Service-Tipps und ADFC-Bezirksarbeit – unsere Beiträge kannst du jetzt auch auf dem Smartphone oder Tablet handlich abrufen. Ab jetzt findest du Videos und Pressemitteilungen kompakt und funktional eingebettet. Endlich kannst du unsere Beiträge in zeitgemäßer Form auch in den sozialen Medien gut teilen.

Unsere Website ist unsere digitale Visitenkarte. Mit der neuen Seite schließen wir uns als 13. ADFC-Landesverband der gemeinsamen Gestaltung des ADFC-Gesamtverbands an.

Hinter dem Projekt „Website-Relaunch“ steckt viel haupt- und ehrenamtliche Arbeit. An dieser Stelle nochmal ein herzliches Dankeschön an alle Mitwirkenden! Ohne euch wäre dieses große Projekt nicht möglich gewesen – vielen Dank an alle, die das möglich gemacht haben!

Ab jetzt findest du uns hier: berlin.adfc.de



©ADFC Berlin / Schirin Rajabi

Mitgliederversammlung beschließt Doppelspitze

Am 25. Juni fand in Moabit die Mitgliederversammlung des ADFC Berlin statt. Zum Auftakt legte die Staatssekretärin für Mobilität, Dr. Meike Niedbal, dar, wie der Senat die Umsetzung des Mobilitätsgesetzes beschleunigen möchte. Der ADFC-Landesvorstand berichtete von seiner zurückliegenden Tätigkeit und der strategischen Planung. Die anwesenden Mitglieder beschlossen eine Satzungsnovelle: Der Landesvorstand wird künftig von einer paritätisch besetzten Doppelspitze geleitet.

Ein kurzer Bericht über die MV findet sich hier:
berlin.adfc.de/mv



Einführende Worte von Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) zur Umsetzung des Mobilitätsgesetzes.

© ADFC Berlin / Schirin Rajabi

Einzigartig: Unsere ADFC-Sternfahrt für die Verkehrswende

Unter dem Motto „Rauf aufs Rad – #Verkehrswende jetzt umsetzen!“ rief der ADFC Berlin am 12. Juni 2022 zu einer großen Fahrradsternfahrt auf. Auf 18 Routen fuhren rund 30.000 Radfahrerinnen und Radfahrer aus ganz Berlin und Brandenburg durch die Stadt und über Autobahnen zum Großen Stern. Damit setzten sie ein sternförmiges Zeichen fürs Fahrrad.

Seit vier Jahren schreibt das Berliner Mobilitätsgesetz deutliche Verbesserungen für den Radverkehr vor, ein riesen Erfolg für die Zivilgesellschaft. Inzwischen stehen auch die Pläne für das Radnetz fest. Mit der Sternfahrt im Juni erhöhten wir den Druck auf die Landes- und Bezirkspolitik, das, was auf dem Papier festgeschrieben steht, endlich auch auf die Straße zu bringen. Die Menschen auf der ADFC-Sternfahrt forderten den Berliner Senat und die Bezirke mit uns dazu auf, die Verkehrswende umzusetzen und endlich stadtweit das Radnetz auszurollen.

Mit der 46. Sternfahrt feierten wir das Fahrrad als schnelles, gesundes und klimafreundliches Verkehrsmittel. Über die Autobahn, auf der Kinderoute oder aus Brandenburg kommend – an mehr als 80 Startpunkten und über eine Gesamtstreckenlänge von mehr als 1.000 Kilometern luden wir dazu ein, aufs Rad zu steigen.

Danke an alle, die mit uns dieses starke Zeichen für die Verkehrswende gesetzt haben! Es war großartig!



Rund 30.000 Menschen feierten auf der ADFC-Sternfahrt das Fahrrad.

© ADFC Berlin / Wibke Reckzeh

Radnetz ausrollen statt A100 verlängern!

In Berlin formierte sich im letzten Jahr eine breite Protestbewegung aus verschiedenen Organisationen und Initiativen gegen den umstrittenen Weiterbau der Stadtautobahn A100. Unter dem Motto #A100stoppen ist auch der ADFC Berlin vorne mit dabei. Denn mehr Kilometer Autobahn ziehen mehr klimaschädlichen Kfz-Verkehr in die Stadt. Der Weiterbau würde die Stadt weiter zerschneiden und noch mehr Stau, Lärm und Abgase nach Berlin bringen. Die Ressourcen, die für den Bau der Autobahn eingesetzt werden müssen, brauchen wir stattdessen dringend für den Ausbau des Radnetzes.

Mehr zu unseren Aktionen für ein lebenswertes Berlin gibt es hier:
berlin.adfc.de/a100-stoppen

ADFC-Fahrradklima-Test 2022: Umfrage startet am 1. September

Dieses Jahr ist es wieder soweit: Der ADFC befragt deutschlandweit Radfahrer:innen, wie sie die Bedingungen fürs Radfahren in ihren Wohnorten bewerten. Auch für Berlin und Brandenburg wollen wir von euch wissen: Macht Radfahren Spaß oder bedeutet es für euch Stress? Deine Expertise aus dem Fahrradalltag ist gefragt!

Vom 1. September bis zum 30. November 2020 findet die Befragung durch den ADFC statt. Informationen zu den Ergebnissen des ADFC-Fahrradklima-Test von 2020 gibt es bereits jetzt auf fahrradklima-test.adfc.de. Von September bis November findet man dort auch den Online-Fragebogen. Mach mit und sag uns, wie zufrieden du mit dem Fahrradklima in Berlin und Brandenburg bist!



ADFC Brandenburg lädt zur Landesversammlung ein

Wir laden alle Mitglieder des ADFC Brandenburg am 8. Oktober 2022 ab 13 Uhr herzlich zur Landesversammlung in die „URANIA Potsdam“ ein.

Die Landesversammlung findet alle zwei Jahre statt. Es wird über die Arbeit der vergangenen Jahre berichtet, ein Ausblick auf die kommende Wahlperiode gegeben und ein neuer Vorstand gewählt. Allen Mitgliedern geht rechtzeitig eine Einladung per E-Mail bzw. Post zu. Wir freuen uns auf euch!



Brandenburger ADFC-Mitglieder merken sich den 8. Oktober 2022.



**Wir haben
Fahrräder!**

Wetten, ihr habt noch nicht alle der 2.857 brandenburgischen Seen geseh'n?

Für einen Ausflug ins Grüne passen Fernglas und Proviant in die wasserdichten Packtaschen von Ortlieb oder, wenn's mal mehr wird, in unsere Anhänger Mule oder Y-Frame.



Hier geht's zu unserem aktuellen Fahrradbestand:
velophil.berlin/fahrraeder

Beratung & Probefahrt nur mit Termin. Wir nehmen uns gerne Zeit für euch: www.velophil.berlin

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

velophil. *Sonne in den Speichen*

Öffnungszeiten
Mo bis Fr 14–19 Uhr
Sa 10–16 Uhr
Beratung nur mit Termin!

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

www.velophil.berlin





© ADFC Berlin / Solveig Selzer

Auf dem Hindenburgdamm: Auf dem Radweg wächst ein Baum – Gerechte Flächenverteilung sieht anders aus.

Aus den 70ern ins Jahr 2022: Vorsichtig optimistisch

In Steglitz-Zehlendorf gibt es Potential. Doch wird es genutzt? In unserer radzeit-Reportage nehmen wir den Bezirk im Süd-Westen der Stadt unter die Lupe. Von SOLVEIG SELZER.

Wer in Steglitz-Zehlendorf Fahrrad fährt, fühlt sich an vielen Stellen in die 1970er Jahre versetzt. Damals waren sogenannte Hochbordradwege aus Platten der ‚State of the Art‘. Heute haben die Bäume der vielen schönen Alleen Wurzeln geschlagen und die Platten aufgebrochen und angehoben. Die Triebe der Linden verdecken die Radwege manchmal komplett. Daneben oft zwei oder drei Spuren für Autos – pro Richtung. Fahrräder mit (Kinder-)Anhängern oder andere zweispurige Fahrräder, etwa behindertengerechte, passen kaum auf die teilweise nur 70 cm schmalen Radwege. In den Worten der Bezirksbürgermeisterin Maren Schellenberg hört sich das so an: „Bei Weitem nicht ausreichend ist das Angebot an mobilitätsgesetzkonformen, ausreichend breiten Radverkehrsanlagen, insbesondere an Hauptstraßen.“ Ingo Kraatz und Michael Dittmann von der ADFC-Stadtteilgruppe Steglitz-Zehlendorf drücken es so aus: „Viele Radwege sind zwar befahrbar, aber schön ist anders.“ Dieser Meinung sind auch viele Studierende, Dozierende und andere Angehörige der Freien Universität Berlin im Bezirk, die der Fahrradinfrastruktur auf dem Weg zur Uni in einer Befragung die Schulnote 3,6 geben, also ein Ausreichend.

Positiver ausgedrückt: Es gibt in Steglitz-Zehlendorf noch viel Potential, die öffentlichen Verkehrsflächen gerechter zu verteilen. Etwa indem man die alten Hochbordradwege dem Gehweg zuschlägt und auf einer der Auto(-park-)spuren den heutigen ‚State of the Art‘, einen baulich geschützten Radweg, anlegt. Dann haben Menschen auf dem Rad und zu Fuß beide ihre separate, breite Fläche und die vorher vorprogrammierten Konflikte um den knappen Platz werden obsolet. Auf einen Schlag erreicht man mehr Platz für Leute, die Kinderwagen

schieben oder diese überholen, nebeneinander gehen und sich unterhalten wollen. Und schafft gleichzeitig einen komfortablen, sicheren Radweg mit schützenden Pollern und genug Platz zum Überholen für die schnellen Radler:innen. So einen geschützten Radweg kann man auf einem Abschnitt des Dahlemer Wegs bewundern. In der Leonorenstraße ist gerade ein Mittelweg zwischen altem und neuem Stil am Entstehen: ein Hochbordradweg, der asphaltiert und deutlich breiter ist, dabei aber genug Platz für den Fußverkehr lässt. Der Plan, dass sich bei der Verkehrswende nicht nur Fuß- und Radverkehr, sondern auch Bus- und Radverkehr ergänzen, geht Unter den Eichen bisher laut ADFC-Stadtteilgruppe jedoch nicht auf: Auf der geteilten Bus- und Radspur fühlen sich viele Radfahrende durch die schweren und großen, schnell heranrasenden Busse nicht sicher genug und nutzen sie deshalb nicht.

Urban Aykal hat viel vor. Er ist seit Dezember 2021 Stadtrat für Ordnung, Umwelt- und Naturschutz, Straßen und Grünflächen und sprudelt nur so vor Ideen und Vorhaben, wie man die Verkehrswende im Bezirk vorantreiben kann. Er verbreitet Aufbruchstimmung. Aber hier im Bezirk zeigen sich die ganz praktischen Probleme: Es fehlt an Personal und die Firmen, die die Straßenmarkierungen aufbringen sollen, sind auf Monate ausgebucht. Trotzdem lässt sich Aykal nicht entmutigen. Er sei „vorsichtig optimistisch, dass wir deutlich mehr auf die Straße setzen werden“, sagt er der radzeit (siehe radzeit-Interview auf Seite 8). Aber wieviel mehr?, fragen wir. Auf viele „Wieviel“-Fragen, z.B. nach Kilometern, antwortet er „viele“. Aber „viele“ und „mehr“ reichen nicht. Das Mobilitätsgesetz und der Radverkehrsplan mit allen dort festgeschriebenen Ausbauzahlen müssen bis Ende 2026 umgesetzt sein, so

wurde es von der rot-grün-roten Koalition im Abgeordnetenhaus festgelegt. In den letzten vier Jahren ist auf Senatsebene so viel durchdacht und entwickelt worden: Das Radnetz wurde so konzipiert, dass es alle Bezirke und wichtige Orte wie Schulen gut und möglichst umwegfrei erschließt. Kurz: Alles wurde gut auf- und miteinander abgestimmt und hat definitiv lange genug gebraucht. Doch nun entwickelt die Zählgemeinschaft zwischen den Ampelparteien in der BVV Steglitz-Zehlendorf einen eigenen bezirklichen Radverkehrsplan. Mit welchem

Personal und Geld wollen sie in dieser Legislatur über die Pläne des Senats hinaus noch einen bezirklichen Radverkehrsplan umsetzen? Großes Fragezeichen. Realistisch wirkt das nicht.

Andererseits leistet Aykal das, was die Verkehrswende, zumal in den Außenbezirken, auf jeden Fall braucht: sehr viel Kommunikations- und Überzeugungsarbeit an allen Ecken und Enden. Er führt Beteiligungswerkstätten und Bürger:innen-sprechstunden durch, stimmt sich in vielen Gesprächen mit der



© ADFC Berlin / Solveig Setzer

In der Leonorenstraße wird der Radweg gerade modernisiert.

Verwaltung, seiner eigenen und den anderen Parteien ab. Sein Ziel ist ein partizipativer Prozess, der „alle mitnimmt“. Dass es nie 100 Prozent sein werden, sei ihm auch klar, sagt er, aber dass durch die Gespräche die Gemeinsamkeiten größer werden, hilft sicherlich. Auch Maren Schellenberg, der Bezirksbürgermeisterin, sind Gespräche anstelle von Frontenbildung wichtig. Sie hat Recht, wenn sie sagt, es habe „in den letzten fünf Jahren ein Umdenken in der Gesellschaft gegeben, dass

manches jetzt möglich macht, woran vor fünf Jahren nicht zu denken gewesen wäre.“

Ein viel zu oft zitiertes Sprichwort sagt, Politik sei die Kunst des Möglichen. Das würde Aykal bestimmt gefallen. Aber am Ende seiner Legislatur wird er sich auch daran messen lassen müssen, wie viel vom Berliner Radverkehrsplan er umgesetzt hat.



© ADFC Berlin / OL

Breite Straßen, dennoch wenig Platz. Es sei denn, man ist ein Auto.



© ADFC Berlin / Solveig Selzer

Die Stadt für Alle sieht anders aus: Pflastersteine und Breiten von unter 2 m entsprechen nicht den Standards des Radverkehrsplans.

Im Interview mit Urban Aykal „Mein Ziel ist, dass wir ganz vorne mitmischen“

Urban Aykal ist seit Dezember 2021 als Bezirksstadtrat für Ordnung, Umwelt- und Naturschutz, Straßen und Grünflächen für den Radverkehr in Steglitz-Zehlendorf zuständig. Das radzeit-Interview führte SOLVEIG SELZER.

Solveig Selzer, radzeit: Herr Aykal, gerade diese Legislaturperiode ist für die Umsetzung des Mobilitätsgesetzes und damit der Verkehrswende in Berlin zentral. Der Radverkehrsplan, der die Mindeststandards fürs Fahrrad vorgibt, hat sich viel verzögert, aber steht nun endlich; jetzt geht es ums Umsetzen. Welche Meilensteine sehen Sie auf dem Weg zur Umsetzung des Radverkehrsplans?

Urban Aykal: Es ist richtig, dass auf politischer Ebene ambitionierte Ziele gesetzt werden...

Im Fall des Radverkehrsplans sind es nicht nur Ziele, sondern es ist eine Rechtsverordnung.

Dazu komme ich. Und es sind Ziele, die im Abgeordnetenhaus gesetzlich verankert werden. Wir auf Bezirksebene sind auch dazu verpflichtet, dies umzusetzen. Aber die Frage ist: Wie? Wir müssen uns damit beschäftigen, wie wir das schaffen

können. Und nicht, wie es manche tun, sagen: „Ja, das steht jetzt auf dem Papier, warum macht ihr das nicht?“ Wir müssen berlinweit hunderte Kilometer Vorrangnetz bauen und über tausend im Nebenroutennetz. Pro Bezirk sind das etwa 200 km im Vorrang- und Nebennetz, was wir in den kommenden Jahren auf die Straße setzen müssen. Ich will gucken, wo man möglichst unkompliziert was auf die Straße setzen kann.

Was sind Ihre Pläne als Verkehrsstadtrat für die Umsetzung des Radverkehrsplans in dieser Legislaturperiode?

Mein Plan hat eine einfache Methode: Machen, da wo es relativ schnell geht und Dranbleiben, wenn es etwas komplizierter wird. Daher war ich erstmal darauf konzentriert, das bereits Angeordnete auf die Straße zu bringen. Ich will, dass bereits in dieser Wahlperiode unser Bezirk mit den Nachbarbezirken radinfrastrukturell sehr gut verbunden ist und im

Anzeigen

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. •

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

Bezirk insbesondere ältere Menschen sowie Kinder sicher Radfahren können. Ich denke, wir müssen ein paar Herausforderungen bewältigen, wie z. B. ausreichend Verkehrsplaner:innen oder auch Markierungsfirmen finden. Aber mein Ziel ist schon, dass wir spätestens ab 2023 Berlinweit nicht ganz hinten anstehen, sondern wir hier in Steglitz-Zehlendorf ganz vorne mitmischen, was die Verkehrswende angeht. Und ich denke, dass wir das auch schaffen können.

Laut Radverkehrsplan sollen bis 2027, laut Koalitionsvertrag bis 2026 die 865 km Rad-Vorrangnetz gebaut werden. Durch zwölf Bezirke geteilt ergibt das jeweils ca. 70 km insgesamt, also etwa 12-14 km pro Jahr. 2021 hat Steglitz-Zehlendorf laut Tagesspiegel nur 2,6 km gebaut. Wie wollen Sie erreichen, dass das schneller geht?

Das ist die Herausforderung, die wir in den kommenden Jahren, auch über 2027 hinaus bewältigen müssen. Mit jedem Jahr wächst der Druck, vor allem, wenn wir nicht genug auf die Straße bringen. Ob wir pro Jahr 12 bis 14 km im Vorrangnetz umsetzen können, hängt von vielen Faktoren ab. Wichtig für mich ist, unabhängig vom Vorrang- und Nebenroutennetz, so viele Fahrradwege wie nur möglich zu schaffen. Um das zu ermöglichen, müssen wir unsere Kräfte bündeln. Daher sind die Projekteinheit mit der Senatsverwaltung und infraVelo sowie auch die engere Zusammenarbeit mit Akteuren wie z.B. mit der FU Berlin sehr wichtig. Das A und O ist natürlich, dass wir ausreichend Planer:innen haben und wenn etwas geplant und angeordnet ist, Markierungsfirmen, die aufgrund von Auslastung nicht viele Monate nach Auftrag arbeiten, sondern sehr schnell die Markierungsarbeiten erledigen.

Bis 2025 sollen laut Radverkehrsplan mindestens 100.000 zusätzliche Abstellplätze für Fahrräder in Berlin entstehen. Das macht etwa 2000 pro Jahr in Steglitz-Zehlendorf. Um die großen Fahrradparkhäuser kümmert sich die infraVelo, die Fahrradparkplätze in den Kiezen fallen hingegen in Ihren Verantwortungsbereich. Wie steht Steglitz-Zehlendorf dabei da?

Selbstverständlich sind wir bemüht, genug Fahrradstellplätze zur Verfügung zu stellen. Ich freue mich, dass wir vor ein oder zwei Wochen am Steglitzer Damm zwischen Bismarckstraße und Munsterdamm rund 50 Fahrradstellplätze gebaut haben und bald noch zusätzlich mehrere Lastenradstellplätze zur Verfügung stellen werden. Hier standen vorher

Autos und Transporter auf dem Gehweg, sodass dieser dramatisch eingengt war. Nun können hier Fahrräder angeschlossen werden und Menschen in Ruhe auf ihrem Gehweg laufen. Wir werden künftig nicht drum herumkommen, dass Radstell-

plätze auf den vorher nur für Kfz bereitgestellten Stellflächen installiert werden, sodass der Fußverkehr auch bedarfsgerecht gestaltet werden kann.

In den Wahlprüfsteinen des ADFC zur BVV-Wahl 2021 schrieben Bündnis 90/Die Grünen, sie wollten die Abschleppaktivitäten des Ordnungsamtes von Falschparkenden auf Radwegen „verstärken“. Was genau sind Ihre Pläne?

Bereits im ersten Monat meiner Amtszeit habe ich mit der konzertierten Aktion des Ordnungsamtes gegen Falschparker:innen in der Schloßstraße einen Akzent dahingehend gesetzt, dass wir in dieser Wahlperiode dagegen aktiv vorgehen werden. Ich freue mich, dass das Ordnungsamt und hier insbesondere der Verkehrsüberwachungsdienst an dieser Stelle sehr konsequent agiert und parallel viele Gespräche mit Bürger:innen führt. Umso wichtiger ist, dass der Innensenat den Verkehrsüberwachungsdienst weiterhin stützt. Denn entscheidend ist, nicht nur etwas umzusetzen, sondern das, was umgesetzt wird, auch durchzusetzen.

Vielen Dank für das Gespräch!



Wie viele Fahrradstraßen gibt es? Die Verkehrswende entscheidet sich auch im Bezirk.



Urban Aykal ist seit Dezember 2021 Verkehrsstadtrat in Steglitz-Zehlendorf.

© Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf



Treffen der Fahrradszene: Von 14.-17. Juni fand die Velo-City 2022 in Ljubljana statt.

© ADFC Brandenburg / Tino Freißler

Selbstbewusste Fahrradszene feiert Gipfel in Ljubljana

Die Velo-City, die jährliche Konferenz der Fahrradbürger:innen, fand in diesem Jahr in Ljubljana statt. Tino Freißler vom ADFC Brandenburg war dabei und hat Trends und Themen mitgebracht. Von CHRISTINE KEILHOLZ.

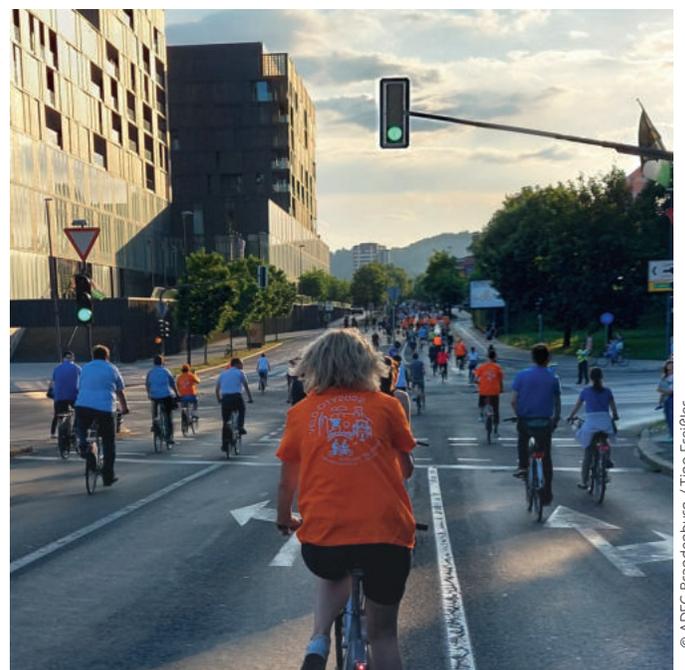
Tino Freißler kennt Ljubljana gut. Als Student ist er in der slowenischen Hauptstadt viel Rad gefahren. Mitte Juli war er wieder dort als Gast auf der Velo-City, dem internationalen Gipfel der Radfahrer:innen. Seit 1980 kommt die Fahrrad-Szene jährlich auf dieser Konferenz zusammen. Mit dabei sind begeisterte Radfahrer:innen, Verkehrsforscher:innen, Hersteller:innen wie auch Vertreter:innen aus Städten, die fahrradfreundlicher werden wollen. „Es geht dort um die Zukunft des Radverkehrs“, sagt Freißler, der als Abgesandter des ADFC Brandenburg kam.

Die Velocity brachte vom 14. bis 17. Juli rund 1300 Teilnehmer:innen aus 60 Ländern in Ljubljana zusammen. Ausrichter ist der Fahrradverband Europas, die European Cyclist's Federation (ECF). Damit gibt Ljubljana die Größenordnung vor für Leipzig, wo das Event im kommenden Jahr stattfinden soll. Was es dann zu erwarten gibt, konnte Freißler in Ljubljana gut erkennen. „Ich habe gemerkt, dass es überall ähnliche Probleme gibt“, berichtet er gegenüber der radzeit, „und es gibt überall tolle Ansätze in unterschiedlichen Bereichen, um diese Probleme zu lösen.“

Ljubljana ist Vorbild als fahrradfreundliche Metropole

Aktive Mobilität lautet das wichtigste Stichwort der Velo-City. Die Förderung des Radfahrens als nachhaltige und gesunde Fortbewegung zog sich durch die 350 Vorträge auf der vier Tage langen Veranstaltung. Corona hat der Szene einen Schub gegeben. Weltweit nutzen seit der Pandemie mehr Menschen

das Rad. Die Verkaufszahlen steigen. „Die Leute wollen Rad fahren“, sagt Tino Freißler. „Man muss ihnen Radwege geben, dann nutzen sie sie auch.“ Dafür ist Ljubljana ein gutes Beispiel. Die Stadt mit knapp 300.000 Einwohner:innen hat Lebensqualität gewonnen, seit sie das Konzept der autofreien Innenstadt ausprobierte. Das hat viel Verkehr auf das Rad



Der Blick vom Lenker aus: Auf dem Fahrrad durch Ljubljana

© ADFC Brandenburg / Tino Freißler

verlagert. In zehn Jahren ist der Anteil an städtischen Leihrädern in der Metropole um 86 Prozent gestiegen.

Das obwohl im Osten Europas die Lobby für das Radfahren längst nicht so organisiert ist wie in den westlichen Ländern. Ljubljana hat mehrere Kampagnen gestartet, um den Bürger:innen die Vorteile von innerstädtischem Radtourismus nahezubringen. Radtourismus ist ein boomender Sektor in ganz Europa - und Deutschland führt hierbei die Statistik an. Kein anderes Land in Europa wird häufiger von Radtourist:innen besucht. Zurzeit arbeitet die ECF am Netz der sogenannten Euro Velo Routen. Wenn dieses weltweit größte Netz an Radfernwegen fertig ist, soll es laut Schätzungen des Netzwerks sieben Milliarden Euro an Umsatz generieren.

Afrika entdeckt das Rad als Entwicklungsbeschleuniger

Auch in den ärmeren Ländern der Welt ist das Fahrrad auf dem Siegeszug. Waren es früher die Nordeuropäer:innen und insbesondere die Niederlande, die den Ton angaben, so meldete sich in Ljubljana globale Süden zu Wort. Etwa Nigeria, wo immer mehr Fahrradprojekte oder auch technische Hilfsprogramme das Radfahren forcieren. In Ländern mit weniger hohem Lebensstandard, wo sich Energiekrise, Ernährungs- und Klimakrise deutlich auswirken, kann das Fahrrad Entwicklungsschübe bewirken, ist Tino Freißler überzeugt: „In den Ländern des globalen Südens bedeutet das Fahrrad individuelle Freiheit, die sich jeder leisten kann. Die Menschen kommen leichter von Dorf zu Dorf.“ Die Vorteile liegen auf der Hand. Räder haben einfache Technik, brauchen wenige Teile und, sind günstig in Beschaffung und Unterhalt. „Wer Wasser holen muss, dem ist mit einem Lastenrad geholfen.“

In Deutschland hat sich das Radfahren auf dem Land längst nicht als Fortbewegung im Alltag durchgesetzt. Tino

Freißler stammt aus Spremberg in der Lausitz, er kennt die Probleme in einer Umgebung, die selbstverständlich auf das Auto setzt. In der Lausitz wurde die Radinfrastruktur seit den 90er Jahren ausgebaut, die touristische Linienführung ist gut. „Leider fehlen noch immer wichtige Radwege zwischen Dörfern und der nächsten Stadt - und leider sieht die lokale Politik dafür oftmals keine Notwendigkeit“, sagt er. Deutschland ist noch immer Autoland, der Wandel in den Köpfen dauert. „Jetzt kommt es an auf Promotion und Kommunikation.“

Intelligenter Verkehrsmix und Räder in Zügen diskutiert

So sieht es weltweit aus. Radfahren populärer zu machen, das nannten die meisten Delegierten der Velo-City als notwendig. Der Fahrradgipfel ist auch eine Austauschbörse für Trends. Wie das Mountainbike, das weltweit mehr Freunde findet. Sogar in Flachländern wie Dänemark, wo es inzwischen 300 Mountainbike-Trails gibt. Weil immer mehr Frauen das Radfahren für sich entdecken, hat auch das Thema Gender Einzug in die Velo-Community gehalten. Frauen haben andere Bedürfnisse auf dem Rad als Männer, dem muss die Branche und die Interessenvertretung mit guten Angeboten begegnen.

Schließlich wird das E-Bike ein wachsender Faktor des Radverkehrs. Pedelecs sind ‚Gamechanger‘ im innerstädtischen Verkehr, wo noch immer die passende Radwege-Infrastruktur fehlt. Wie sich der Verkehrsmix in Zukunft fahrradfreundlicher gestalten lässt und wie sich Fahrradmitnahme in Fernverkehrszügen besser organisieren lässt - das bleiben die ungeklärten Zukunftsfragen der Szene, auf die sich Leipzig 2023 einstellen kann.



© ADFC Brandenburg

Starke Stimme fürs Rad: Ann-Kathrin Schneider, ADFC-Bundesgeschäftsführerin auf dem Podium der Velo-City.



Monte Kali voraus: Skyline bei Heringen.

© Stefan Jacobs

Werratal-Radweg: Fach-Werk-Fluss

Die Werra fließt vom Thüringer Wald zum Südzipfel Niedersachsens – zwischen grünen und weißen Bergen und durch Städte mit tollem Gebäk. Von STEFAN JACOBS.

Wenn man morgens in Berlin den ersten ICE Richtung Süden nimmt und sich ab Coburg den Berg hochdieseln lässt, kann man zur Frühstückszeit auf dem Kamm des Thüringer Waldes losradeln. Weckerklingeln um drei war zwar nicht der perfekte Tagesstart, aber die Ankunft in Neuhaus am Rennweg entschädigt: Uns liegt nicht nur der Tag zu Füßen, sondern auch der Thüringer Wald. Denn der Dieselzug endet auf 800 Meter Höhe direkt am Rennsteig. Der in Wandererkreisen berühmte Kammweg ist zugleich der Zubringer zu unserer Tour: Wir wollen der Werra folgen, die hier entspringt und nordwestwärts fließt bis zum Südzipfel Niedersachsens. Der gut 320 Kilometer lange, in einem Bikeline-Spiralo beschriebene Werratal-Radweg folgt ihrem Lauf – und lässt sich je nach Ehrgeiz notfalls in vier, besser in fünf oder sechs Etappen erradeln.

Entschleunigung sichert der Rennsteig-Radweg, der sich rumplig mit einigem Auf und Ab durchs Fichtendickicht schlängelt bis zum Abzweig zur ersten Werraquelle. Die strullert trinkflaschenfreundlich aus einem Röhrchen, bevor sie zunächst unter dem irritierenden Namen Saar einer Bundesstraße folgt. Die Radroute führt abseits durch den Wald und streift nach ein paar Hügeln auch die zweite Werraquelle. Die galt einst als die einzig wahre, aber Forschungen ergaben

Gleichberechtigung zwischen beiden. Die zweite bekommt dennoch einen Bonuspunkt: fürs Gasthaus mit Sonnenterrasse.

Frisch gestärkt brausen wir talwärts, soweit sich das auf dem kurvigen Waldweg entlang dem plätschernden Bächlein verantworten lässt. In Schwarzenbrunn wird der Belag glatt und der Fluss komplett, denn dort vereint sich die Bundesstraßensaar mit unserer Plätscherwerra. Nun geht es gemächlicher weiter durch die jetzt offenere Landschaft mit weiteren Tälern und flacheren Hängen. Von Dorf zu Dorf rollen wir meist auf separat geführtem Asphaltband. In den Orten geht's auf passabel zu fahrenden Straßen weiter und an mancher Sehenswürdigkeit vorbei: am Schloss Eisfeld mit seinem leuchtend roten Gebäk, über den von herrschaftlichen Häusern umstandenen Markt von Hildburghausen, am weitläufigen Kloster Veßra. Die Werra ist bereits deutlich gewachsen und wirkt fast schon träge, während unser Weg ihr mal gemächlich folgt und mal mit kurzen, steilen Anstiegen ein paar Extratouren macht.

In Meiningen prägt der Fluss den Park in der Stadt, die mit ihrer wohlproportionierten romanischen Riesenkirche auch sonst eine Erkundung lohnt. Weil es gerade passt, folgen wir am Morgen – Samstag um zehn – einer Führung durchs Dampfloswerk. Hier wartet die DB Veteranen wie Harzquer-



© Stefan Jacobs

Der Radweg ist das Ziel: Felsenpanorama bei Creuzburg.



© Stefan Jacobs

Fassade sucht Fahrrad: Deko am Marktplatz von Meiningen.

bahn, Molly und Rasenden Roland. Hier ist Kesselflicker noch ein Beruf. Von den in Spitzenzeiten (1960er-Jahre) 3000 Jobs sind knapp 100 geblieben, erzählt der ehemalige Betriebsratsvorsitzende bei der Führung, während sein Publikum auf dicke Bleche klopft und Metallgeruch einatmet.

Der Radweg führt nordwärts weiter durchs breite Tal; nicht immer autofrei, aber entspannt. Und: nicht spektakulär, aber durchweg hübsch mit hellgrünen Wiesen zwischen dunkel bewaldeten Hängen, auf denen gelegentlich eine Burg aufragt. Später am Tag, wir sind inzwischen in Hessen, kommen weiße Berge hinzu: bis zu 200 Meter hohe, noch immer weiter aufgeschüttete Kalisalzhalden. Surreal überragen sie die Dörfer entlang der einstigen innerdeutschen Grenze. Die überqueren wir in den nächsten Tagen noch mehrmals. Nur in Hörschel an der Hörsel geht's tiefer nach Thüringen hinein: Ein zwei mal zehn Kilometer langer Abstecher nach Eisenach gehört offiziell zum Werratal-Radweg. Nördlich davon beginnt der landschaftlich interessanteste Abschnitt der Tour: Zwischen Creuzburg und Treffurt hat sich die Werra zwischen teils senkrecht aufragende Felsen gefräst. An manchen Stellen reicht der Platz gerade für Fluss und Radweg, an anderen passt auch noch eine Wiese in die Lücke. So mäandern Werra und Weg wieder nach Hessen – in eine Region mit bemerkenswerten Fachwerk-Ensembles. In Eschwege sollen es mehr als 1000 Fachwerkhäuser sein, die ganze Straßenzüge schmücken und mit ihrer Vielfalt an Ornamenten und Figuren genaue Betrachtung lohnen. Als Geheimtipp erweist sich der hinter einer kleinen Tür verborgene, im dicht bebauten Zentrum gelegene Sophiengarten. Der entstand ab 1997 als Projekt Eschweger Bürger:innen auf dem Gelände eines verwilderten Vorgängergartens. Nun ziehen sich Wege durch die sorgsam gepflegte Oase, in der es summt und duftet und in jedem Winkel ein wenig anders blüht und grünt.

Auf unserer Schlussetappe bekommen wir beinahe eine Fachwerküberdosis: Während es in Eschwege die Masse mach-

te, ist es in Bad Sooden der Auftritt als Ensemble: einmal längs durch die Altstadtstraße, in die unser Radweg nach vielen unbebauten Flussbiegungen übergeht. Beeindruckend schief stehen sie da mit ihrem Jahrhunderte alten Gebälk – keins wie das andere, aber alle zusammen stilbildend für das Städtchen. Zu dem gehört außerdem der Ortsteil Allendorf auf der anderen Werraseite; geprägt vom Kurbetrieb rund um Gradierwerk und Therme.

Auf den letzten Kilometern bleibt der Weg meist dicht am Fluss, der trübe seinem Ziel entgegenfließt, das auch unseres ist: Hannoversch Münden, fast am südlichsten Punkt von Niedersachsen. Noch mal Fachwerk satt und ein gewaltiges Schloss, das auf die letzten Meter der Werra blickt, bevor von links die wasserreichere Fulda einbiegt und mit der Werra zur Weser wird. Aber das ist eine andere Geschichte. Die würde jetzt zu weit führen, nämlich bis in die Nordsee. Unsere endet hier zwischen den Hügeln. Genauer gesagt: In einer halben Stunde mit dem Zug auf Gleis 2.



Die gpx-Trackdaten gibt es online auf berlin.adfc.de zum Download.

© ADFC Berlin, Kartengrundlage: OpenStreetMap, StamenDesign/Umapi



Neu in der Velo-Bibliothek

Büchertipps von RAHEL MUCKE.

Raul Krauthausen, Benjamin Schwarz

Wie kann ich was bewegen? Die Kraft des konstruktiven Aktivismus

Edition Körber, 2021



Ihr Aktivismus bedeutet ernsthafte politische Arbeit und grenzt sich deutlich ab von Krawallmachen oder schwarzen Blöcken. Doch wie können sie in einem bürokratischen System, in dem langwierige Entscheidungen und Gerichtsprozesse als Bremse wahrgenommen werden, wirklich etwas in Bewegung bringen? Personen wie Carola Rackete, bekannt als Seenotretterin, Luisa Neubauer von Fridays for Future oder Philipp Ruch vom Zentrum für Politische Schönheit berichten von ihrer Arbeit: von Erfolgen und von Niederlagen. Es geht um Aktivismus und Parlament, Lobbyismus, zivilen Ungehorsam, die Wirtschaftsgipfel in Davos, die Black-Lives-Matter-Bewegung, Barrierefreiheit – es geht um großes und um kleines Heldentum. Nicht ausgespart werden die Schattenseiten eines solchen Engagements: Ohnmacht, die Burnout-Gefahr, Hassgefühle. Es sind viele Menschen, die nicht bereit sind, die Welt so hinzunehmen, wie sie ist. Im Anhang werden die Aktivist:innen mit Bild und Kurztext vorgestellt. Es sind Menschen wie

du und ich und sie trauen sich etwas.

Harald Bodenschatz, Cordelia Polinna (Hrsg.)

Verkehrsfrage und Stadtentwicklung. 100 Jahre Groß-Berlin, Bd. 2

Lukas Verlag, 2018



Im Jahr 1920 wurde die Einheitsgemeinde (Groß-)Berlin geschaffen. Das Berliner Territorium wuchs dabei um das 13-fache. Es handelt sich in etwa um die Stadtfläche, wie wir sie heute kennen. Der Zusammenschluss resultierte aus dem Streckennetz des Schnellbahnverkehrs. Bereits vor dem Ersten Weltkrieg konnte Berlin mit einem weltweit beispiellosen S- und U-Bahn-Netz glänzen. Nach dem Zweiten Weltkrieg ereilte die Stadt das Schicksal der autogerechten Stadt, im Westteil noch stärker als im Ostteil. Nach der Wiedervereinigung Deutschlands und Berlins stand das Verkehrssystem erneut vor großen Herausforderungen. Historische und aktuelle Analysen zur Entwicklung von Mobilität und öffentlichem Raum in der gesamten Region Berlin-Brandenburg beleuchten eine spannende Entwicklung. Im Fokus stehen wichtige Verkehrsadern, Verkehrsbaustunden, die Stadtautobahn und die Flughäfen sowie verschiedenen Positionen zur Verkehrswende.

Abschließend wird ein Rückblick aus dem Jahr 2050 ins Hier und Jetzt gewagt.

Sommer-Aktion im Onlineshop:

Unterstütze den ADFC Berlin und bestelle unsere Fairtrade-Shirts aus Bio-Baumwolle. Nur noch bis Ende September gibt es unsere T-Shirts im Doppelpack mit 30% Rabatt!



adfc-berlin-onlineshop.de

adfc Velokiez

Möckernstraße 47
Berlin-Kreuzberg

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

berlin.adfc.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:

berlin.adfc.de/radforum

Fahrrad-Codierung

Mittwochs von 17-19 Uhr und an weiteren
Terminen, siehe:

berlin.adfc.de/fahrrad-codierung

Tourberatung plus

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

Fahrradreparaturkurse

Lerne, dein Fahrrad selbst zu reparieren!

Dienstags oder donnerstags ab 18 Uhr

Wir bieten Basis- und Fortgeschrittenkurse,
sowie Reiserad-Kurse an:

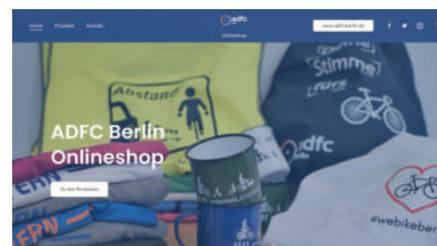
berlin.adfc.de/fahrradreparaturkurse

Rechtsberatung (per Telefon)

Kostenlose telefonische Beratung für ADFC
Mitglieder von Verkehrsrechtsanwält*innen.

Jeden Dienstag 18–19 Uhr

berlin.adfc.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 Onlineshop
bestellen: adfc-berlin-onlineshop.de



Landesgeschäftsstelle
Brandenburg

Gutenbergstr. 76

14467 Potsdam

Tel.: (0331) 28 00 595

Aktuelle Öffnungszeiten der Selbsthilfwerk-
statt und des Infoladens des ADFC Potsdam
finden Sie unter www.potsdam.adfc.de
landesverband@brandenburg.adfc.de



www.brandenburg.adfc.de

facebook.com/adfcbrb

instagram.com/adfcbrandenburg

twitter.com/adfcbrb

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.:

ADFC Brandenburg e.V.

IBAN: DE33 1009 0000 1800 4760 00

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, radzeit@adfc-berlin.de (Redaktion)

ERSCHEINUNGSWEISE: 3 Ausgaben in 2022

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 (Chefredaktion)

Schirin Rajabi (Layout)

Philipp Poll

ANZEIGEN

Schirin Rajabi, Tel. (030) 70238-716, radzeit@adfc-berlin.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 33.

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

Druckauflage: 16.000 Exemplare

ISSN 1439-8702





Exklusiv für
ADFC-Mitglieder:
100 Euro für die
Vereinskasse

Beliebteste
Regionalbank
Deutschlands

Platz 1

PSD Bank Berlin-Brandenburg
Ausgabe 05/2022

euro

Euro-Umfrage (80127 Teilnehmer)

Der schnelle Weg zur Genossenschaft

- Finanzielle Sicherheit seit 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



Berlin-
Brandenburg eG

Gemeinsam Ziele erreichen