

Highlights dieser Ausgabe

- Kaum Radfortschritt** S. 8
Lichtenberg unter der Lupe
- Radnetz in Brandenburg** S. 10
ADFC gestaltet mit
- Von Brno nach Wien** S. 12
Vier Tage, vier Länder, eine Tour

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser,

es dauerte drei Stunden bis auch die letzten Radfahrenden der diesjährigen ADFC-Sternfahrt am Großen Stern angekommen waren. Mehr als 50.000 Teilnehmende, was für ein Erfolg und was für ein starkes Zeichen für die Verkehrswende. Gerne hätten wir das einfach so stehen gelassen.

Doch dann stellte die neue Verkehrs-senatorin von jetzt auf gleich alle Radwegeplanungen in Frage. Uns war klar, dass wir sofort aktiv werden müssen, damit Berlin nicht in einer radverkehrs-politischen Katastrophe landen würde. Es war beeindruckend, wie viele Menschen sich an den Protesten beteiligt haben. Danke dafür! Gleichzeitig müssen wir kritisch bleiben und aufpassen, denn die politische Neubewertung von Radwegen ist noch lange nicht beendet.

Ein Highlight dieser radzeit-Ausgabe ist die Vier-Tage-Vier-Länder-Radtour von Stefan Jacobs, die von Tschechien nach Österreich, in die Slowakei und nach Ungarn führt.

Herzliche Grüße,
Euer Karl Grünberg,
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit



ADFC-Sternfahrt 2023: Unter dem Motto „RADvolution“ radelten mehr als 50.000 Menschen auf 20 Routen durch Berlin, über die Autobahn und zum Großen Stern. Das war ein starkes Signal für die Verkehrswende und für eine Stadt, die endlich mehr Platz fürs Rad machen muss. Ein großer Dank geht an die über 200 Aktiven, die die Sternfahrt als Ordner:innen begleitet haben.

Werden Radverkehr und Beteiligung ab jetzt kleingeschrieben?

Die neue Leitung der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klima und Umwelt stoppte quasi als erste Amtshandlung den Radwegeausbau. Wie der ADFC Berlin erfolgreich dagegen mobilisierte und was als nächstes zu befürchten steht. Von SOLVEIG SELZER.

Mit einem Paukenschlag nahmen die neue Senatorin für Mobilität, Verkehr, Klima und Umwelt, Dr. Manja Schreiner, und ihre Staatssekretärin, Dr. Claudia Elif Stutz, ihre Arbeit auf – das heißt, sie stoppten die bisherige Arbeit der Verkehrsverwaltung. Sie wiesen die Bezirke an, alle bisherigen Planungen für Radwege auszusetzen, wenn auch nur eine Fahrspur für Kraftfahrzeuge oder ein einziger Parkplatz wegfiel. Ein Radweg in der Siegfriedstraße in Lichtenberg, der Grunewaldstraße in Schöneberg, auf der Opernroute in Charlottenburg-Wilmersdorf und viele mehr – alle

finanziellen Mittel für Projekte, die schon in Sack und Tüten waren, wurden blockiert. Damit rückte die Aussicht auf ein sicheres Vorankommen mit dem Rad für viele Menschen, die schon lange darauf gewartet hatten, in die Ferne; die Enttäuschung und Wut waren entsprechend groß.

Radwegestopp? Nicht mit uns!

Binnen eines Tages gaben Changing Cities und wir dem Protest gegen den Radwegestopp einen Raum durch eine Spontankundgebung vor der Senatsver-

weiter auf Seite 2 ▶

waltung. Dem schlossen sich mehrere hundert Menschen an – mit prompter Reaktion: Die Senatorin korrigierte und relativierte die vorherige Anweisung. Sie ließ mitteilen, es gehe unter anderem um Radwege, für die nicht nur ein einzelner Parkplatz wegfiel, sondern mehr als zehn Parkplätze auf 500 Metern. Drei Wochen später hieß es von der Staatssekretärin als Antwort auf eine schriftliche Anfrage, dieses Kriterium spiele keine Rolle. Nach welchen Kriterien die Senatsverwaltung ihre Blockade nun tatsächlich ausrichtete, liegt für die Öffentlichkeit und die Zivilgesellschaft im Dunkeln.

In jedem Fall blieb eine große Zahl wichtiger Radwegeprojekte vorerst weiterhin blockiert: die Schönhauser Allee im Prenzlauer Berg, die Hauptstraße in Schöneberg oder die Ollenhauerstraße in Reinickendorf, um nur einige zu nennen. Auf all diesen gefährlichen Straßen organisierten unsere ADFC-Stadtteilgruppen laute und kraftvolle Demonstrationen. Bei Hitze und bei Regen, morgens vor der Arbeit und am Feierabend schallte es der Senatorin entgegen: Nicht mit uns! Den Höhepunkt des Protests bildete unsere Großdemonstration am 2. Juli in einem Bündnis mit über 23 Organisationen. 13.000 Menschen wollten die Blockadehaltung der Senatorin und ihrer Staatssekretärin nicht hinnehmen – ein deutliches Zeichen, das auch ankam: Mittlerweile sind viele der blockierten Projekte wie die Scharnweberstraße in Friedrichshain und die Hermannstraße in Neukölln wieder freigegeben worden, teilweise mit Änderungen. Allerdings ist bei einigen anderen noch immer unklar, wie es weitergeht.

Partizipation der Stadtgesellschaft? Ade!

Nun haben Bauprojekte im öffentlichen Straßenland lange Vorlaufzeiten – bei manchen der betroffenen Projekte sind es zehn Jahre. Im Verlauf dieser Jahre wurden teilweise in umfangreichen Beteiligungsverfahren viele unterschiedliche Belange berücksichtigt, wie etwa Lieferzonen für den Wirtschaftsverkehr oder das gute Vorankommen von Tram und Bus. Mit ihrer Radwegblockade tra-

ten die Senatorin und ihre Staatssekretärin nicht nur diese Beteiligungsverfahren mit den Füßen. Sie ignorierten auch, dass sie nach § 37 Absatz 7 des Mobilitätsgesetzes „vor wesentlichen Entscheidungen und Planungen mit Auswirkungen auf die gesamtstädtische Ebene“ das Gremium einbeziehen sollen, mit dem die Zivilgesellschaft beteiligt wird, der sogenannte FahrRat. Und was ist ein stadtweiter Radwegestopp, wenn nicht eine wesentliche Entscheidung? Dieses Vorgehen zeugt von sehr wenig Sinn für das „gute Miteinander“, das sich die Regierung auf die Fahne geschrieben hat. Es ist das Gegenteil des selbsterklärten Ziels, Berlin „zusammenführen“ zu wollen. Es ist eine Missachtung der demokratischen Prozesse und der Zivilgesellschaft.



Aktive bei der Demo für den Radweg Beusselstraße.

In einem demokratischen und partizipativen Prozess ist 2018 das Mobilitätsgesetz entstanden. Dem war eine Unterschriftensammlung des Volksentscheids Fahrrad vorausgegangen. Längst nicht alle Maßnahmen, die der Volksentscheid Fahrrad vorgesehen hatte, stehen heute im Mobilitätsgesetz. Umgekehrt wurden einige zusätzliche Maßnahmen aufge-

nommen, die für einen guten Ausgleich sorgen sollen. Es ist also ein klassischer Kompromiss, entwickelt in einem Verfahren, in dem viele unterschiedliche Teile der Stadtgesellschaft beteiligt waren. Die schwarz-rote Koalition hat wiederholt Andeutungen gemacht, diesen Kompromiss infrage zu stellen und Änderungen am Mobilitätsgesetz vornehmen zu wollen. Das fügt sich in das Bild ein, das sie mit dem Radwegestopp und der Umgehung der demokratischen Verfahren hinterlässt: das Bild einer Regierung, die Partizipation und Miteinander klein schreibt.

710 Kilometer bis 2026

Eine andere Ankündigung der Regierung klingt im ersten Moment positiv: Senatorin Schreiner und ihre Kolleg:innen verkünden immer wieder, mehr Radwege als die Vorgängerregierung bauen zu wollen. Das Problem? Ein vages „Mehr“ reicht nicht. Aus dem Mobilitätsgesetz ging 2021 der Radverkehrsplan hervor. Darin ist beschrieben, wie das Radnetz für Berlin im gesetzlich vereinbarten Zeitraum bis 2030 verwirklicht werden soll: nämlich mit einer stetigen Steigerung der zu bauenden Kilometer pro Jahr, siehe Tabelle. Das heißt, während 2022 40 Kilometer Radweg zu bauen waren, müssen in der verbleibenden Legislatur von 2023 bis 2026 weitere 710 Kilometer des Radnetzes fertiggestellt werden (s. radzeit 3/2022). Ein bloßes „Mehr“ an Radwegen reicht also nicht, um den Radverkehrsplan einzuhalten. Wir erwarten, dass bis 2026 die 710 Kilometer Radweg in den vorgeschriebenen Standards auf Berlins Straßen angekommen sind. Radwege, mit denen alle die Möglichkeit bekommen, sicher zur Schule fahren zu können, zur Ärztin oder wohin auch immer sie unterwegs sind. Das Mobilitätsgesetz gilt!

Der Ausbaupfad für das Berliner Radnetz gemäß Berliner Radverkehrsplan

Jährlicher Bau (Fertigstellung, in km, gerundet auf 5 km)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Summe (gerundet) ¹²
Vorrangnetz ohne RSV [km]	40	60	100	150	250	250				850
[%]	5	7	12	18	29	29				100
Ergänzungsnetz [km]				50	100	100	350	450	450	1.500
[%]				3	7	7	23	30	30	100
Summe [km]	40	60	100	200	350	350	350	450	450	2.350
[%]	2	3	4	9	15	15	15	19	19	100

© SemMVKU

Ein, zwei, viele Demos

Kaum war die Nachricht vom Radwegestopp bekannt geworden, ging der Fahrrad-Protest los. Die Aktiven des ADFC Berlin waren vorne mit dabei. Eine Chronologie der Ereignisse.

Es war Mittwoch, es war Abend, es war der 14. Juni, als die Verkehrsstadträtin Filiz Keküllüoğlu (Grüne) in der Lichtenberger Bezirksverordnetenversammlung eine E-Mail von der Senatsverwaltung für Verkehr vorlas. Der Inhalt: Vorläufige Aussetzung aller Radwegeprojekte, wenn dafür auch nur ein Parkplatz oder eine Fahrspur betroffen wäre. Der Schock bei uns war groß aber kurz. Dafür wussten wir umso schneller, dass es jetzt auf unseren Protest ankommt.

Freitag, 16. Juni, Senatsverwaltung für Verkehr, Berlin-Mitte: 500 Menschen standen auf der Straße, hielten Schilder hoch und riefen: „Nicht mit uns“. Zu diesem spontanen Protest hatte der ADFC Berlin zusammen mit Changing Cities aufgerufen. Eberhard Brodhage, Vorsitzender des ADFC Berlin, sagte zu einer Reporterin der rbb-Abendschau: „Wir sind entsetzt. Alle diese Radwege sind seit Jahren in Planung, sie wurden intensiv geprüft und finanziert. Sie müssten jetzt nur noch gebaut werden. Sie nicht zu bauen, stellt das Mobilitätsgesetz in Frage und damit auch Vision Zero.“



Spontandemo vor der Senatsverwaltung.

Montag, 26. Juni, Prenzlauer Berg: Mitten in der Rush-Hour führen 300 Radfahrer:innen immer wieder die Schönhauser Allee rauf und runter. Es waren viele Eltern mit ihren Kindern dabei. Die ADFC-Stadtteilgruppe Pankow hatte zusammen mit dem Netzwerk Fahrradfreundliches Pankow diese Kiez-Demo organisiert.

Freitag, 30. Juni, Schöneberg: 1000 Menschen kamen zur Demo in die Hauptstraße. Seit Jahren wartet der Kiez auf einen geschützten Radweg an dieser viel befahrenen Straße. Die ADFC-Stadtteilgruppe Schöneberg veranstaltete die Demo zusammen mit dem Netzwerk Fahrradfreundliches Schöneberg.

Freitag, 30. Juni, Lichtenberg: Kundgebung mit 200 Menschen auf der Siegfriedstraße, hier sollten im Oktober die Bauarbeiten für einen Radweg beginnen, der seit über sechs Jahren geplant ist. Bisher fahren hier Radfahrende eingequetscht zwischen Straßenbahnschienen und parkenden Autos. Der ADFC Lichtenberg war mit dabei.



Tausende forderten den sofortigen Weiterbau der Radwege.

Samstag, 1. Juli, Reinickendorf: Der Radweg auf der Ollenhauerstraße ist fertig, Baukosten: 180.000 Euro, wurde aber nicht freigegeben. Gemeinsame Demo vom ADFC Reinickendorf, VCD Nordost, Changing Cities für mehr Radsicherheit.

Sonntag, 2. Juli, Berlin: Es waren mehr als 13.000 Leute, die für die Freigabe der Radwege und für das Mobilitätsgesetz durch die Stadt radelten. Die Demo, organisiert vom ADFC Berlin, Changing Cities und Fridays for Future, erstreckte sich zwischenzeitlich über acht Kilometer. Ziel war das Rote Rathaus. Hier sprach neben Luisa Neubauer von Fridays for Future auch Evan Vosberg, Vorstandsmitglied vom ADFC Berlin: „Wir stehen zum Mobilitätsgesetz. Wir kämpfen mit euch. Für sichere Radwege. Für klimagerechte Mobilität. Seid laut, seid sichtbar, werdet aktiv.“

Es folgten über 20 Demos, unter anderem in Neukölln, Mitte und Reinickendorf. Der Druck, die Diskussion, die Aufmerksamkeit wirkten sich aus: Verkehrssenatorin Manja Schreiner und ihre Verwaltung gaben immer mehr der gestoppten Radwegprojekte frei, einige ohne Änderungen, andere mit Auflagen, drei Radwege wurden ausgesetzt.



Klimafreundlich mobil mit dem Fahrrad.

Unser Dank gilt den vielen Aktiven, die auf den Demos dabei waren und unseren gemeinsamen Protest mitgetragen haben! Nun müssen wir weiter dranbleiben, denn wir wissen nach wie vor nicht, wie es mit den geplanten Radwegen weiter geht.

Zwei Neue in der Spitze!

Der ADFC Berlin hat zum ersten Mal einen paritätisch besetzten Doppelvorsitz. Hannelore Lingen und Eberhard Brodhage über den Protest gegen den Radwegestopp und was in Zukunft beim ADFC Berlin angepackt werden muss.

Ihr seid vor wenigen Monaten als Vorsitzende gestartet. Kurz darauf verkündete die neue Verkehrssenatorin Manja Schreiner (CDU), dass alle laufenden Planungen zum Radwegbau ausgesetzt und überprüft werden sollen. Den folgenden Proteststurm hat der ADFC Berlin aktiv angetrieben. Wie habt ihr diese herausfordernde Zeit wahrgenommen?

Hannelore: Als die neue Verkehrssenatorin den fachlich überhaupt nicht fundierten Radwegestopp verkündete, mussten wir schnell und flexibel reagieren – und zwar nicht alleine, sondern mit anderen Verbänden und zivilgesellschaftlichen Gruppen zusammen. Das hat gut geklappt.

Eberhard: Es wurde zum Vollzeitjob. Morgens Abstimmungen mit anderen Verbänden; dann mehrstündige Treffen mit Mitgliedern des Abgeordnetenhauses, um Gemeinsamkeiten in der Fahrrad- und Verkehrspolitik auszuloten; fast jeden Abend ADFC-Treffen: Stadtteilgruppen, Bezirksrat, Arbeitsgruppen, Politik AG; dazu die permanente digitale Kommunikation.

Wie habt ihr den ADFC Berlin als Verein in dieser heißen Phase erlebt?

Hannelore: Ich bin begeistert, wie viele Ehrenamtliche und Hauptamtliche sich an der Organisation des Protestes beteiligt haben. Wir haben gezeigt, dass wir zusammenstehen und dass wir ein Verein sind, der etwas stemmen und spontan reagieren kann.

Eberhard: Spontandemo, Großdemo, tägliche Kiezdemos: Wir haben ganz schön was auf die Beine gestellt. Mein Wunsch: noch mehr Mitglieder für die aktive Mitarbeit begeistern. Ich sehe zu häufig dieselben Menschen, die sich mit 150 Prozent reinhängen.

Welche Pläne habt ihr für die kommenden 1,5 Jahre?

Hannelore: Wir brauchen jüngere Leute, wollen diverser werden. Dafür muss unser Auftritt moderner und der Verein einladender werden. Wir haben Verbesserungspotenzial bei der internen Kommuni-



Hannelore Lingen und Eberhard Brodhage.

kation. Die gute Arbeit der Stadtteilgruppen werden wir weiter stärken, indem jede eine:n eigene:n Ansprechpartner:in im Vorstand bekommt.

Eberhard: Wir wollen das Signal in die Stadt senden: Wenn ihr die Mobilitätswende in Berlin voranbringen wollt, macht bei euren ADFC-Stadtteilgruppen mit. Außerdem wollen wir Kinder aufs Rad bringen, die Schulwegsicherheit und Familien in den Fokus stellen.

In welcher Rolle seht ihr euch als Vorsitzende?

Hannelore: Wir brauchen Arbeitsverfahren und Strukturen, um besser zusammen zu arbeiten und um Informationen besser zu verteilen. Ich sehe mich als Vernetzerin, die die Fäden zusammenhält, erläutert und motiviert.

Eberhard: Wir sind ein tolles neues Vorstandsteam, acht Leute, paritätisch

besetzt. Dieses Team will ich stärken, damit wir eine Kultur des gemeinsamen Erarbeitens und der gegenseitigen Unterstützung ermöglichen.

Was macht Freude beim ADFC Berlin?

Hannelore: Das vielfältige und tolle Radtourenangebot unserer 60 ehrenamtlichen ADFC-TourGuides.

Eberhard: Die Sternfahrt, die Fahrradchecks, die Demos, mit einem Parcours 400 Kinder glücklich machen.

Hannelore Lingen war Teamleiterin im Personalmanagement, ist seit 2000 beim ADFC Berlin, seit 2015 ehrenamtlich aktiv. Sie besitzt drei Fahrräder.

Eberhard Brodhage war Banker, kam 2020 zum ADFC Berlin. Er fährt ein ‚Alu‘-Rad aus den 1970ern.



Philipp Poll, Geschäftsführer des ADFC Berlin mit dem Spendenchek.

Herzlichen Dank

Wir bedanken uns herzlich bei der PSD Bank Berlin-Brandenburg für die erneute großzügige Spende für die Arbeit des ADFC Berlin im Wert von 15.000 Euro. Der ADFC Berlin ist Partner der PSD Herzfahrt, bei der dieses Jahr in der letzten Juli-Woche rund 1.500 Teilnehmende in die Pedale stiegen. Es kamen dabei 56.110 Euro Spendengelder für herzkranken Kinder zusammen.

Demo Herbst 2023

Der Demo-Herbst steht in den Startlöchern!

Notiere dir jetzt schon einmal folgende Termine – gegen den Radwegestopp und für eine gerechte Mobilitätswende für alle Menschen:

- **15. September** **13. Globaler Klimastreik.** Gemeinsam mit Fridays for Future auf die Straße!
- **15. September** **PARK(ing) Day.** Eintägiges globales Experiment, an dem Künstler:innen, Berliner:innen und Initiativen einen Parkplatz in eine temporäre Zukunftsvision verwandeln! Auftaktveranstaltung: Oranienburger Straße, 11-14 Uhr. Kommt mit dazu und meldet euch mit eurer Idee an: parking-day-berlin.de
- **16. September** **Kreisfahrt.** Fahrrad-Demonstration des ADFC Berlin um das Berliner Stadtzentrum. Start: 14 Uhr am Potsdamer Platz
- **22.-24. September** **Kidical Mass Aktionswochenende.** Das weltweite, dezentrale Aktionsbündnis für eine kinderfreundliche und selbstbestimmte Zukunftsmobilität mit Kidical Masses, Schulstraßen und Fahrradbussen. berlin.adfc.de/kidical-mass
- **13. Oktober** **ADFC-Lichterfahrt.** Start: 20 Uhr am Potsdamer Platz

Mehr Informationen unter berlin.adfc.de

ADFC Berlin jetzt Partner von DB Rad+



Kilometer sammeln und die Mobilitätswende mitgestalten.

Der ADFC Berlin ist Anfang Juli Prämienspartner bei DB Rad+ geworden. Per Smartphone-App können Menschen ihre erradelten Kilometer erfassen lassen und diese zum Beispiel im ADFC-Online-shop oder bei der Fahrradcodierung gegen Rabatte eintauschen. Die App hat seit ihrem Start im April bereits über 4,5 Millionen Kilometer gesammelt. Die App soll Menschen motivieren Rad zu fahren. DB Rad+ ist aber auch von der Senatsverkehrsverwaltung beauftragt worden, anonym Verkehrsdaten wie Fahrradrouten zu erfassen. Mit deren

Hilfe kann die Verwaltung dann die Radinfrastruktur zielgerichteter planen und verbessern. Das Aktionsgebiet umfasst auch Teile des Berliner Speckgürtels, um auch die Pendelwege über die Berliner Stadtgrenze hinweg nachvollziehen zu können.

Die DB Rad+ App wird unterstützt vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr über das Förderprogramm „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“.

Jetzt mitmachen:
www.radplus.bahnhof.de



Wir brauchen Platz für Neues!

Sonderangebote bei velophil.

VSF-Fahrradmanufaktur T-500
1.299,- statt 1.499,- €

Stevens 7X (auf dem Bild)
1.499,- statt 1.699,- €

Yuba Mundo Lux Lastenrad, endmontiert
2.099,- statt 2.528,- €



Aktuelle Angebote:
velophil.berlin/angebot/angebot-anzeigen

Beratung & Probefahrt am besten mit Termin. Wir nehmen uns gerne Zeit für euch. Ruft uns an: Montag bis Freitag, 9 bis 15 Uhr: 030 399 02 116

VSF-FAHRRADMANUFAKTUR | STEVENS
BÖTTCHER | RENNSTAHL | VELOTRAUM
FAKLKENJAGD | PATRIA | TOUT TERRAIN
BROMPTON | RIESE & MÜLLER BIRDY UBN

velophil. Sonne in den Speichen

Öffnungszeiten

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

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

www.velophil.berlin





© ADFC Berlin / Karl Grünberg

Filiz Keküllüoğlu, 36 Jahre, Politikwissenschaftlerin, Mitglied bei den Grünen und neue Verkehrsstadträtin von Lichtenberg.

Radwege in Lichtenberg

Zu schmal und kaputt. Doch es gibt Hoffnung!

Im Interview: Die neue Bezirksstadträtin für Verkehr Filiz Keküllüoğlu über die ausgebremste Verkehrswende in Lichtenberg und warum sie dennoch kämpfen möchte. Das radzeit-Interview führte KARL GRÜNBERG.

Karl Grünberg, radzeit: Sie sind die einzige grüne Stadträtin in Lichtenberg. Was sind Ihre Prioritäten im Verkehrsbereich?

Filiz Keküllüoğlu: Ich kämpfe für ein lebenswertes und gerechtes Lichtenberg. Ich will den Fußverkehr sicherer machen, den Radverkehr voranbringen und dabei unterstützen, den ÖPNV zu stärken. Ich fokussiere die umweltbewusste und klimaschonende Fortbewegung im Bezirk, weil ich einen Wandel für eine zeitgemäße Stadt will.

Wie würden Sie Ihren Bezirk mit Blick auf den Verkehr beschreiben?

Wir sind Innenstadt- und Außenbezirk zugleich. Unser Stadtbild ist vielfältig, also geprägt von einem quirligen urbanen Lifestyle bis zu durch Natur geprägten dörflichen Strukturen. Das Straßenbild dominiert vielerorts der Kfz-Verkehr. Dabei hat in Lichtenberg weniger als die Hälfte der Haushalte ein Auto, im Ganzen sind das 80.000 Pkw. Gleichzeitig ist Lichtenberg der Bezirk, in dem der Autobesitz in Berlin am schnellsten abnimmt. Unser Bezirk zieht einerseits verkehrswendeauffine Menschen an. Gleichzeitig hängt der Besitz eines Autos von der Größe des Portemonnaies ab.

Wie sieht es mit dem ÖPNV aus?

Der Bezirk zieht sich bis an die Stadtgrenze. Tram und Busse sind keine schnelle Möglichkeit, in die Stadt zu kommen. Es bleibt also die S-Bahn, die bei den Bürger:innen aber als unzuverlässig gilt und eine zu geringe Taktung hat. Ich möchte mich für eine höhere Taktung der S-Bahn und flexible Rufbusse einsetzen, damit der ÖPNV eine attraktive Alternative zum Auto wird.

Und das Fahrrad?

Es fehlt ein Radverkehrsnetz, das die Menschen über längere Distanzen nutzen können. Bisher ist es ein Stückwerk. Dann sind unsere vorhandenen Radwege im Vergleich zu denen in anderen Bezirken sanierungsbedürftig und erfüllen bei weitem nicht die Vorgaben des Mobilitätsgesetzes. Mit anderen Worten: Sie sind zu schmal, sie sind kaputt und verlaufen teilweise auf dem Bürgersteig. An anderer Stelle haben wir schmale Schutzstreifen an den Straßenrändern oder ganze Kieze, die mit Kopfsteinen gepflastert sind.

Was können und wollen Sie in den nächsten 3,5 Jahren für den Fahrradverkehr in Ihrem Bezirk tun?

Ich werde alles daransetzen, dass wir die Radwege bauen können, die teilweise über Jahre hinweg geplant wurden, in die viel Zeit und Ressourcen geflossen sind, die bereits finanziert sind.

Sie haben die E-Mail aus der Senatsverwaltung während einer Bezirksverordnetenversammlung öffentlich gemacht. Darin stand, dass alle Radwege überprüft werden sollen, wenn auch nur ein Parkplatz oder ein Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr wegfällt. Welche Straßen hat der Radwegestopp in Lichtenberg betroffen?

Die Fahrradwege in der Scheffelstraße und in der Siegfriedstraße waren für diese Prüfung gestoppt und die Finanzmittel eingefroren worden. Auch wenn ich verstehen kann, dass sich die ebenfalls neue Verkehrssenatorin zunächst einen Überblick verschaffen möchte, habe ich mich durch sie kaltgestellt gefühlt. Nach den vielen berlinweiten Protesten ist erst die Scheffelstraße und dann die Siegfriedstraße freigegeben worden. Alles andere

hätte auch keinen Sinn ergeben, denn die Siegfriedstraße ist wirklich gefährlich: Die Radfahrenden müssen hier eingequetscht zwischen Straßenbahn, Straßenbahnschienen, Autos und parkenden Autos fahren. 2020 wurde hier ein Radfahrer im Straßenverkehr getötet.

Wie wird es mit der Siegfriedstraße weitergehen?

Baubeginn wird nun hoffentlich im Oktober 2023, Fertigstellung im Frühling 2024 sein. Die Taskforce der Sen MVKU hat die Finanzierungsfreigabe für die Radwege in der Siegfriedstraße allerdings an neue Auflagen geknüpft, die wir teilweise nicht nachvollziehen können. Nun sind wir dabei, die offenen Fragen zu klären. Also hängt es von weiteren externen Faktoren ab, ob wir den Zeitplan so halten können oder nicht.

Laut Mobilitätsgesetz und Radverkehrsplan müssen 865 Kilometer Radwege im Vorrangnetz bis 2027 in Berlin gebaut werden. In Lichtenberg sind das 51,9 Kilometer, bisher wurden davon 2,5 gebaut. Welche Chance sehen Sie, dass die restlichen Kilometer in den nächsten Jahren angegangen werden?

Ich werde um jeden Meter Radweg kämpfen. Aber fast 50 Kilometer Radweg halte ich auch unter den aktuellen Voraussetzungen für nicht realistisch. Dafür ist zu wenig vorbereitet worden, die Gelder stehen nicht bereit, das Personal fehlt. Das Problem ist ja, dass ich nur sehr bescheidene Mittel im Haushalt zur

Verfügung habe und für vieles, was ich hier an Radinfrastruktur bauen möchte, den Senat und die Landesmittel brauche. Wenn die blockiert oder gekürzt werden, kann ich kaum etwas machen.

Was können Sie konkret tun?

Ich werde Fahrradbügel bauen, Gehwegvorstreckungen anlegen und die Radverkehrsanlagen angehen, die jetzt realisierbar sind.

Wie viele Radwege werden denn gerade in Lichtenberg geplant?

Unsere gemeinsame Liste mit infraVelo und der Senatsverwaltung hat gut 70 Einträge. Vieles davon ist aber noch im frühesten Stadium. Bei über einem Dutzend sind wir weiter: Neben der Siegfriedstraße und der Scheffelstraße wird der Radweg an der Zingster Straße mit einer Länge von 230 Metern gerade gebaut. Für die Fahrradstraße Hönower Weg mit einer Länge von 933 Metern erstellen wir gerade eine Ausschreibung.

Wie sind Sie selber unterwegs?

Ich fahre gerne mit dem Fahrrad, weil ich damit relativ schnell und autark meine Termine erledigen kann. Bei längeren Strecken nehme ich manchmal den ÖPNV und kurze Strecken lege ich gern zu Fuß zurück.

Vielen Dank für das Gespräch!

21.000 Stimmen für das Fahrrad

Vor 40 Jahren gründeten neun Fahrradverrückte den ADFC Berlin. Heute sind wir 21.000 Mitglieder.



Es war ein Tag im Frühsommer, als neun Frauen und Männer in die Moabiter Huttenstraße kamen, den „Discount“-Fahrradladen betreten, um in einer allerersten offiziellen Sitzung den ADFC Berlin zu gründen. Das Datum des Tages: 14. Juni 1983.

Das Ziel der Neun: „Ein verkehrspolitisches Sprachrohr des nichtmotorisierten Straßenverkehrs zu werden, an dem auch die Verkehrsplaner in den Verkehrsausschüssen nicht mehr vorbeikommen.“

Seitdem ist viel passiert. Der Verein setzte sich für die Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln ein, organisierte hunderte Radtouren im Jahr, die Sternfahrt wurde zur jährlichen Großdemonstration mit zehntausenden Teilnehmenden.

Erfolge und aktuelle Entwicklungen

Auch in der Lobbyarbeit waren wir erfolgreich: Einbahnstraßen wurden für Radfahrende geöffnet, mehr und mehr Radwege wurden angelegt. Das Mobilitätsgesetz und den Radverkehrsplan hat der ADFC Berlin maßgeblich mitausgearbeitet. Darin vorgesehen: 2350 Kilometer Radwege in Berlin. Aktuell kämpfen wir für den Bau dieser Radwege, die von der neuen Verkehrssenatorin (CDU) in Frage gestellt werden.

Stolz dürfen wir verkünden, dass aus den neun Gründungsmitgliedern 40 Jahre später rund 21.000 Mitglieder geworden sind, die in Berlin ihre Stimme für die Verkehrswende, für sichere Radwege und für das Mobilitätsgesetz erheben. Ein herzliches Willkommen auch an die vielen hundert neuen Mitglieder, die in den letzten Wochen dazu gekommen sind!

Anzeigen

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

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

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

Fahrrad.Frank
Fahrräder, Anhänger, Zubehör..
Beratung, Verkauf, Vermietung, Service
Torstr. 220
(Höhe Novalisstr.)
10115 Berlin-Mitte

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



Diese Brücke ist nur was für Mutige. Für den ADFC-Aktiven Hans-Joachim Legeler ist sie der Heimweg.

Kein Paradies fürs Rad!

Lichtenberg bleibt Radverkehrs-Schlusslicht. Doch die Aktiven des ADFC Berlin kämpfen weiter und können mit der neuen Verkehrsstadträtin Filiz Keküllüoğlu (Grüne) nun auf Unterstützung aus dem Rathaus setzen.

Hans-Joachim Legeler stoppt sein Fahrrad. Vor ihm endet plötzlich der Radweg und wird auf die Fahrbahn geführt. Legeler schaut links über seine Schulter. Autos, Lkws, Transporter brausen an ihm vorbei. Keine Chance auf eine Lücke. Jetzt zeigt er nach vorne auf die Gehrenseebrücke: „Schmale Fahrspur, kein Radweg, die Autos überholen einen sehr dicht, fahren dabei mit Tempo 50 oder mehr. Es braucht echt Mut, über die Brücke zu fahren“, ruft er gegen den Verkehrslärm an.

Hans-Joachim Legeler, Sprecher der ADFC Stadtteilgruppe Lichtenberg, hat mit seinem Reiserad schon die halbe Welt durchquert, von Europa über Asien bis zu den Bergen von Kirgistan. Hier in Lichtenberg kämpft er seit über 20 Jahren dafür, dass die Radinfrastruktur endlich ausgebaut wird. Sitzt im FahrRat, geht in die Verkehrsausschüsse, zeigt sein Gesicht. Mit Erfolg? Legeler zuckt mit seinen Achseln. Hier mal ein 900 Meter langer neuer Radweg, da mal eine Sanierung oder eine abgesenkte Bordsteinkante, dort ein für Fahrradfahrer:innen freigegebener Weg durchs Grüne. Dieses Achselzucken heißt: der Bezirk Lichtenberg ist kein Paradies für

Fahrradfahrer:innen. Das bestätigt auch die neue Verkehrsstadträtin Filiz Keküllüoğlu (Grüne) im Interview mit der radzeit. „Das Radverkehrsnetz ist ein Stückwerk. Die Radwege sind teilweise zu schmal, sie sind kaputt, verlaufen auf dem Bürgersteig oder als schmale Schutzstreifen auf der Fahrbahn.“



Rad-Hinweis-Chaos an der vielbefahrenen, gefährlichen B1.

Lichtenberg bisher unterentwickelt

Das hat Auswirkungen: Das Fahrrad wird als Verkehrsmittel mit 13,4 Prozent in Lichtenberg nur unterdurchschnittlich benutzt, wie eine Untersuchung 2015

herausfand. Berlinweit sind es immerhin 17 Prozent, diese Zahl stammt aus dem Jahr 2018. Auch an der einzigen Fahrradzahlstelle in Lichtenberg, am Paul-und-Paula-Uferweg, sind die Fahrradzahlen rückläufig: 2018 waren es insgesamt 33.985 Radfahrende, 2022 nur noch 24.137. Trotz Mobilitätsgesetz, Radverkehrsplan und Geldern für die Bezirke, bleibt der Radverkehr in Lichtenberg bisher unterentwickelt.

Doch es gibt Hoffnung: „Wir vom ADFC sind endlich nicht mehr die Einzigen, die im Bezirk aktiv sind“, sagt Legeler. Es gebe immer mehr Leute und Initiativen, die sich für bessere Radwege, für Kiezblocks, Schulstraßen und Verkehrsberuhigung einsetzen. Und in manchen innenstadtnahen Kiezen sehe man die Veränderung richtig: „In Karlshorst, im Weitlingkiez, im Kaskelkiez, da sind gefühlt nur noch Radfahrende unterwegs, mit Kindern, mit Lastenrädern.“

Brücken-Demos und kein Blitzer

Zurück zur Gehrenseebrücke. Anwohnende engagieren sich hier seit mehr als zehn Jahren für Tempo 30, da die abfallende Brücke zum schnellen Fahren einlädt, wodurch es laut und gefährlich

für alle anderen wird. Ohne Erfolg. Selbst ein stationärer Blitzer wird von der Polizei abgelehnt. Begründung: Es habe zu wenig geschwindigkeitsbedingte Unfälle gegeben. 2017, 2018 und 2019 organisierten der ADFC Lichtenberg und das Netzwerk Fahrradfreundliches Lichtenberg eine sogenannte „Brücken“-Demo. Ab 2017 machten Lichtenberger Fahrradaktive den Vorschlag, eine parallele Fahrradbrücke zu bauen. Selbst der damalige CDU-Verkehrstadtrat fand die Idee gut, stellte eine kleine Anfrage im Abgeordnetenhaus. Seitdem hat man nichts mehr davon gehört.

Viel wird angekündigt, passieren tut wenig – das scheint symptomatisch für Lichtenberg zu sein. Zwischen 2018 und 2022 hat die Bezirksverordnetenversammlung 29 Beschlüsse gefällt. Da geht es um konkrete Fahrradstraßen, um geschützte Radwege und um sichere Radverkehrsanlagen. Umgesetzt wurde nichts. Lediglich acht Vorhaben seien in Arbeit, fünf liegen auf bezirklicher Seite, drei bei der infraVelo. Von elf Vorhaben hat man nie wieder etwas gehört. Das fand Frank Neumann über eine Abfrage der BVV-Drucksachendatenbank heraus. Neumann ist sowohl im ADFC als auch beim Netzwerk Fahrradfreundliches Lichtenberg aktiv. Selbst die zusätzliche Stelle eines Radverkehrsplaners, von der BVV beschlossen, wurde vom CDU-Stadtrat abgelehnt. „Sich so querzustellen, ist schon politisch motiviert“, sagt Neumann. Schaut man in den Fortschrittsbericht zum Ausbau der Radinfra-

struktur für das Jahr 2022, schaffte Lichtenberg gerade einmal 1,7 Kilometer Radweg und ist damit der drittletzte Bezirk in Berlin.

Für jeden Radweg kämpfen



Der Siegfriedstraßen-Radweg kommt! Auch dank Rad-Aktiven wie Frank Neumann.

Jetzt entsteht eine Lücke im Kfz-Strom. Hans-Joachim Legeler tritt in die Pedale, fährt auf die Fahrbahn, nähert sich der Brücke, schon braust ein Lkw heran, gefährlich nah, zieht kurz vor knapp nach links, überholt Legerer mit schmalen 30 Zentimetern Abstand. Ein Kfz nach dem anderen überholt zu schnell und zu nah. Nach ein bis zwei Minuten erreicht Legeler das Brückende. „Jedes Mal eine Erfahrung, auf die ich verzichten könnte.“

Doch wie geht es in Lichtenberg weiter? „All die liegen gebliebenen Projekte, all die Kilometer, die laut Radver-

kehrsplan in den nächsten Jahren gebaut werden müssen, liegen nun bei der neuen Verkehrstadträtin Filiz Keküllüoğlu“, sagt Frank Neuman. Diese wiederum sagt im radzeit-Interview, dass sie um jeden Meter Radweg kämpfen möchte. Als erstes will

sie die Radwege angehen, die in der Planung weit fortgeschritten sind. Dazu zählen unter anderem die vielbefahrene Siegfriedstraße, anvisierter Radwege-Baubeginn ist schon im Oktober 2023. Gleichzeitig sagt Keküllüoğlu, dass die im Radverkehrsplan für Lichtenberg festgelegten 149,7 Kilometer insgesamt bis 2030 nicht zu schaffen

sind. Dazu fehle es ihr an Personal, an Mitteln, auch lägen größtenteils noch gar keine Planungen vor. Sie will ihr Bestes geben. Doch wird das reichen, um Lichtenberg endlich attraktiver und sicherer für Radfahrende zu machen? Tatsächlich erwarten die Radaktiven, dass es jetzt einen Sprung nach vorne gibt. Nach so vielen Jahren Fahrrad-Stillstand in Lichtenberg müssen jetzt mit aller Kraft Kilometer gemacht werden. Damit Lichtenberg endlich vom Schlusslicht vielleicht sogar zum Vorbild wird?





© ADFC Brandenburg

Erfolgreiche Auftaktveranstaltung zum Radnetz Brandenburg vom ADFC Brandenburg.

ADFC macht Tempo beim Radnetz Brandenburg

Brandenburg legt eine Radverkehrsstrategie vor, aber ohne konkrete Pläne. Die hat nun der ADFC Brandenburg entwickelt.
Von NICHOLAS POTTER.

Die Worte, die der Brandenburger Verkehrsminister Guido Beermann bei einer Pressekonferenz in Potsdam Anfang Mai vorliest, klingen zunächst vielversprechend: „Wir machen Brandenburg zum Fahrradland. Wir wollen, dass Brandenburg mehr in die Pedale tritt“, so der CDU-Mann die „Radverkehrsstrategie 2030“ vor. Das Radfahren solle sicherer werden, denn die Mobilitätswende finde auch auf dem Fahrrad statt.

Es sind begrüßenswerte Absichten: Bis 2030 sollen Brandenburger 20 Prozent ihrer Wege mit dem Fahrrad zurücklegen, heute sind es nur elf. Dafür will das Bundesland das Radnetz verbessern und ausbauen. Auch im künftigen Mobilitätsgesetz, das gerade abschließend verhandelt wird, sind diese Ziele festgelegt.

Doch in der Radverkehrsstrategie fehlen konkrete Pläne, kritisiert der ADFC Brandenburg. „141 Maßnahmen stehen angeblich drin“, sagt Christian Wessel, stellvertretender Landesvorsitzender: „Aber wenn man sich das genauer anguckt, sind das sehr viele Willensbekundungen und eben keine konkreten Maßnahmen mit Verantwortlichkeiten, Zielwerten und Terminen, wo man sagen könnte, bis dann und dann bauen wir so viele Kilometer Radweg.“

Bei der Entwicklung der Radverkehrsstrategie war auch der ADFC Brandenburg mit dabei. Die Strategie sollte die Funktion

eines Planes haben, so Wessel. „Von einem Plan erwarte ich aber viel mehr.“ Und eigentlich müsste man bereits viel weiter sein: mit einem Radwegebedarfsplan in Gesetzesform, einer gesicherten Finanzierung im Landeshaushalt und Personal im Landesbetrieb. Momentan wird aber noch achtmal so viel Geld für Autoverkehr ausgegeben als für Radverkehr. „Das müsste man ein Stück weit annähern, wenn man ernsthaft meint, dass man den Radverkehrsanteil verdoppeln will“, sagt Wessel.

In der Zwischenzeit macht der ADFC Brandenburg Tempo für die Verkehrswende und legt ein eigenes brandenburgweites Netz aus Alltagsradverbindungen vor: „Wir haben über 3.800 Mitglieder in Brandenburg, die einen guten Überblick über die Region haben und sagen können: Hier müssten mehr Radwege entstehen“. Zu einem Kickoff-Meeting im Juni kamen 30 Mitglieder, um sich dieses konkrete Radnetz ohne Lücken anzusehen. „Wir machen das jetzt von unten, während auf Landesebene erstmal noch diskutiert wird“, erklärt Wessel. „Denn wir wissen aus unserem Alltag, wo die Defizite sind – und was gemacht werden muss, damit mehr Leute aufs Fahrrad umsteigen wollen.“

Das Ziel einer Verdopplung des Radverkehrsanteils ist ambitioniert. „Aber es ist alles schaffbar“, sagt Wessel. Laut einer bundesweiten Befragung würden 60 Prozent der Menschen gerne öfter das Fahrrad nutzen, tun es aber nicht, weil



Fünf ADFC-Regionalteams arbeiten analog zu den Brandenburgischen Planungsregionen.

die Infrastruktur fehlt oder sie es als gefährlich empfinden. „Und da haben sie völlig recht“, fügt Wessel hinzu. Dennoch sieht er in diesen 60 Prozent eine Chance: „Genau diese Menschen müssen wir erreichen, damit wir eine Verdoppelung des Radverkehrs hinkriegen – und das erreicht man nur mit einer Verbesserung der Radinfrastruktur.“

Beispiel Belgien: In Gent wurde der Radverkehrsanteil deutlich erhöht, indem die Stadt in Tortenstücke aufgeteilt wurde. Autofahrende können nun jeden Abschnitt von der Ringstraße aus außen herum erreichen, aber nur Radfahrende können kreuz und quer durch die Innenstadt fahren. Das macht Radfahren attraktiver – und sicherer. „Und das haben sie an einem Wochenende umgesetzt“, sagt Wessel.

Fortschritt für Fahrradinfrastruktur ist allerdings keine Selbstverständlichkeit, wie ein Blick nach Berlin zeigt: Dort hat die neue Verkehrssenatorin Manja Schreiner (CDU) alle geplanten Radwege vorerst gestoppt, um sie zu überprüfen. Daraus kann Brandenburg lernen: „Wenn das Land seine eigenen Ziele erreichen will, dann geht das nicht nur mit ein bisschen Kosmetik“, betont Wessel. „Da muss man ganz gründlich und konsequent Radverkehrsinfrastruktur ausbauen.“

Verleihung des 1. Brandenburger TourGuide-Award



© ADFC Brandenburg

Erstmals hat der ADFC Brandenburg TourGuide Awards verliehen.

Erstmals wurde der TourGuide-Award des ADFC Brandenburg verliehen. Damit werden Radtourenleiter:innen für ihr Engagement ausgezeichnet.

Auf dem Aktiventreffen im Mai 2023 wurden fünf Personen stellvertretend für alle Tourenleiter:innen geehrt: Käte Tavernier (TourGuide-Award des Jahres), Sven Dehler (meiste Teilnehmer:innen), Adelheid Martin (Auszeichnung für ihr Lebenswerk), Jens Möbis (meiste Touren) und Peter Hauptmann (Special-Interest-Tour).

Ohne die seit langer Zeit aktiven Radtourenleiter:innen gäbe es die Marke ADFC-TourGuide nicht. Sie haben die geführten Radtouren des ADFC bekannt und beliebt gemacht. Eine der ersten und aktivsten Tourenleiterinnen ist Adelheid Martin aus Oranienburg. Sie hat die geführten ADFC-Radtouren in Oranienburg etabliert und eine aktive Seniorinnenradgruppe ins Leben gerufen. Besonders am Herzen liegt ihr der Einsatz für Benachteiligte. Dafür wurde sie für ihr Lebenswerk als Tourenleiterin geehrt.

radnetz brandenburg

Gestalte mit uns das „Radnetz Brandenburg“! Wir entwickeln bis Ende des Jahres ein landesweites Radnetz an Alltagsradwegen in Brandenburg. Sei dabei! Beim Radnetz-Projekt kann jede:r mitmachen. Wir wollen das ganze Wissen der Radfahrer:innen bündeln und nutzbar machen.

Weitere Infos gibt's auf www.radnetz-brandenburg.de

Termine ADFC Brandenburg

15. September 2023
Aktionen zum Parking Day

22.-24. September 2023
Bundesweites Kidical Mass-Aktionswochenende

26.-28. April 2024
Aktiventreffen ADFC Brandenburg in der Museumsherberge Baruth

Mehr Infos findest du auf www.brandenburg.adfc.de



Jetzt mehr erfahren
und spenden!
betterplace.org/p121488

Mit Unterstützung von:



Eine Kooperation von:





© Stefan Jacobs

Die Burg Devín am Zusammenfluss von March und Donau ist eine Art slowakisches Nationalheiligtum.

Stadt, Land, Fluss

Von Brno nach Wien. Vier Tage, vier Länder, eine Tour. Von STEFAN JACOBS.

Über den Sinn dieser Tour können wir auf der Heimfahrt reden – in vier Tagen. Jetzt sind wir nach sieben Stunden Bahnfahrt erst einmal in Brno (Brünn). Von hier aus wollen wir durch Mähren und Niederösterreich in die Slowakei fahren, einen Abstecher durch Ungarn wagen und schließlich entlang der Donau nach Wien stoßen. Von dort bringt uns der ICE wieder nach Berlin zurück. Das dürfte ein anstrengendes langes Wochenende werden.

Als Prolog drehen wir eine Runde in Brno, Tschechiens zweitgrößte Stadt, inklusive Bergerampe zur Burg Špilberk und zu der von Mies van der Rohe entworfenen Villa Tugendhat. Einmal Mittelalter, einmal Moderne, beides mit Blick auf die Altstadt, in der Fußgänger:innen viel Platz zum Flanieren haben.

Der Weg aus Brno nach Süden ist als Eurovelo 9 beschildert und teils gut ausgebaut, teils notdürftig zwischen Industrieflächen und dem Flüsschen Svatka geführt. Mit zunehmender Entfernung zur Stadt werden Orte und Landschaft schöner. Südlich von Vranovice fahren wir durch hügelige und üppig grüne Weinberge und Wiesen, die sich bis zu den Pálava-Stauseen ziehen. Die Seen sind offensichtlich bei Anglern beliebt, während am Ufer das ultimative Badeparadies „Aqualand Moravia“ Familien anlockt. Manche der Wasser-rutschen ähneln eher Achterbahnen. Hätten wir Kinder dabei, hätten wir hier garantiert ein paar Stunden verbringen müssen.

Kulinarische Highlights

In Novosedly bringt uns ein Weinfest in Versuchung. Doch wir widerstehen und schlängeln uns schweren Herzens zwischen den Ausflüglern durch, die mit Weingläsern in der Hand durchs Dorf spazieren. Zum Trost gönnen wir uns eine Schale Bio-

Erdbeeren vom Bauern, bevor wir die sanften Hügel Richtung Mikulov angehen. Das prächtige Schloss auf einer Anhöhe überragt das hübsche Städtchen mit seinen roten Ziegeldächern und freundlich leuchtenden Fassaden. Im Hintergrund pilgern Leute wie auf einer Ameisenstraße zu den Kapellen auf dem Heiligen Berg, der mit 363 Metern der höchste der Gegend ist.

Auf mal perfektem und mal passablem Asphalt rollen wir nach Valtice, gestärkt von Alleebaumkirschen. Die einstige Kontrollstelle an der Grenze zu Österreich ist jetzt ein düsteres Museum. Das Städtchen wiederum wird vom riesigen Barockschloss überstrahlt. Auf dem Weg zur Grenze, via Lednice, folgen noch mehrere Prachtbauten und ein Park, die allein die Reise wert sind.

Nach diesem Pomp wirkt Österreich unerwartet schlicht: Statt alpenländischer Opulenz gibt's hier bescheidene Straßendörfer zwischen leicht gewellten Feldern, in denen Hasen rennen und Fasane trippeln. Unser barockes kleines Hotel in Palterndorf ist das schickste Gebäude weithin.

Wir wechseln auf die Eurovelo 13, den Iron Curtain Trail, der in Hohenau die March quert. Der Fluss, der Mähren seinen Namen gab, bildet die Grenze zur Slowakei. Wir radeln auf der östlichen Seite durch flaches Land mit weit verstreuten Dörfern, auf denen schwer der Eisenerne Vorhang lag. Je näher wir Bratislava kommen, desto intakter scheinen die Dörfer. Devínskaá Nová Ves wirkt schon vorstädtisch und hat mit der kühn geschwungenen „Fahrradbrücke der Freiheit“ eine der wenigen Direktverbindungen nach Österreich.

In Devín mündet die kleine March in die riesige Donau. Der von einem Felsen samt Burgruine dominierte Ort ist slowakisches Heiligtum, der Ausblick grandios. Nachteil der



© Stefan Jacobs

Eurovelo-Radweg nahe der tschechisch-österreichischen Grenze bei Mikulov.

steilen Hänge: Für einen Radweg war auf den letzten Landstraßenkilometern bis Bratislava kein Platz. Aber für den Weg ins Zentrum gibt's eine Uferpromenade.

Die Zeit reicht noch für einen Abendspaziergang durch die Altstadt, die zwischen Burgberg und Donau hockt. An deren Südufer erhebt sich das Plattenbaugebiet Petržalka, das als Silhouette an uns vorbeizieht, während wir auf dem Donaudeich südwärts rollen. Der gestaute Fluss ist breit wie ein Meeresarm.

Abstecher nach Ungarn

Beim Wasserkraftwerk Čunovo grüßen grellbunte Skulpturen vom Museum auf einer künstlichen Halbinsel. Und zwei Ecken weiter sind wir in Ungarn. Einfach so, weil der Abstecher sich anbot. Rajka heißt das Dorf, in dem bis 1945 mehrheitlich Deutsche lebten und jetzt Slowaken die Hälfte der Bevölkerung ausmachen – der Grundstückspreise wegen. Eine Landstraße führt uns ins Dreiländereck, an dem ein dreieckiger Steintisch in den Feldern steht: jede Seite in einem anderen Land.

Wir rollen wieder durch Österreich, an der Grenze entlang mit Blick auf Wiesen links und die Petržalka-Platten rechts und ein paar Hügel voraus. Von einem grüßt die Burg von Bratislava – leuchtend weiß. Die Route folgt der flachen Landstraße. Allerdings verläuft der Donauradweg auf einem teils steil abfallenden Deich, und die Orte ächzen unter der immerwährenden Autokolonne von und nach Bratislava.

In unserem letzten Quartier, in Hainburg, haben wir Ruhe,



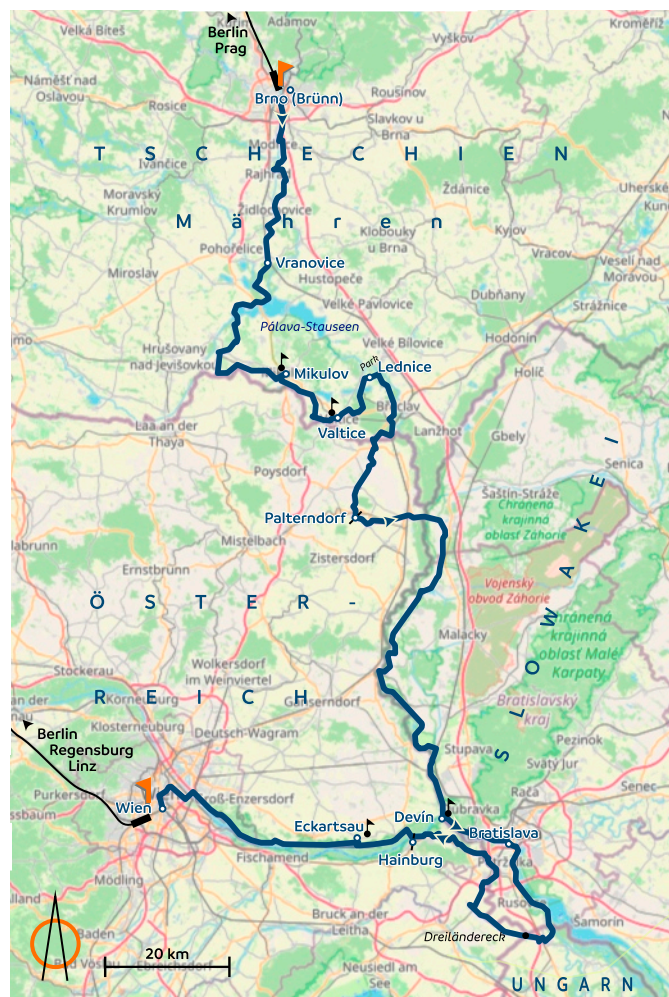
© Stefan Jacobs

Blick von der Fahrrad- und Tram-Brücke auf Bratislava.

weil wir direkt an der Donau übernachten. Also fast direkt, denn zwischen Ort und Fluss zieht sich ein Bahnviadukt, das zugleich vor Hochwasser schützt. Pegelstriche am Gemäuer sprechen für sich. Der höchste ist von 2013.

Die letzte Etappe ist dank Rückenwind schnell geschafft. Wir folgen dem Nordufer der Donau Richtung Wien. So verpassen wir zwar die römische Siedlung Petronell, aber sehen dafür Schloss Eckartsau mit herrlich blühendem Park und genießen autofreien 1A-Asphalt. Irgendwann enden die Wiesen am Deich, wir passieren ein Öllager und FKK-Wiesen, bevor wir durch den schattigen Prater ins Zentrum radeln. Der Stadtverkehr strengt an, aber durch die Hofburg radelt man nicht alle Tage. Nach knapp 400 gut beschilderten, größtenteils angenehm zu fahrenden Kilometern sitzen wir wieder im Zug nach Berlin. Und stellen fest, dass sich diese Tour gelohnt hat wie kaum eine davor.

Zur Orientierung und als Reiseführer empfehlen sich die Bikeline-Bücher „Eurovelo 9“, „Europa-Radweg Eiserner Vorhang, Von Hof nach Szeged“ und „Donau-Radweg 3“. Die Fahrradplätze im Zug müssen frühzeitig reserviert werden (bis 180 Tage vorab möglich).



© ADFC Berlin, Kartengrundlage: OpenStreetMap, StamenDesign/Ummap

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

Neu in der Velo-Bibliothek

Büchertipps von RAHEL MUCKE.

Umweltbundesamt, 2023

Schlüsselfaktoren für eine erfolgreiche Umgestaltung des Straßenraums – Ein Blick in die deutsche und europäische Praxis



Verkehrsberuhigten Innenstädten und autofreien/autoarmen Wohnquartieren gehört die Zukunft. Der Druck des Klimawandels ist hoch. An positiven Beispielen in deutschen Großstädten wie Berlin, Köln, München oder auch im internationalen Vergleich mit Ponedvedra in Spanien, Barcelona, Oslo und New York wird der Weg zu lebensfreundlicherem Stadtraum aufgezeigt. Am Anfang steht die Vision.

Wer sind die Partner für eine erfolgreiche Umsetzung? Wie können Bürgerinnen rechtzeitig in die Planung mit einbezogen werden? Wie können rechtliche Rahmenbedingungen ausgeschöpft werden?

Anzeige

www.radler-bingo.de

Jetzt **Radler-Bingo** im **Ammerland** spielen und einen **Kurzurlaub** gewinnen!
Radfahren und gleichzeitig **Bingo** spielen, das geht nur in **Bad Zwischenahn**.
Exklusiv bei uns - das **Radler-Bingo!**

RADLER BINGO!

Mehr Infos!

Bad Zwischenahn am Meer

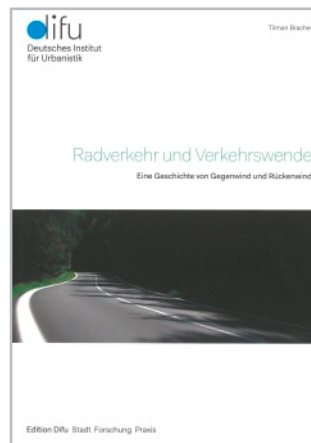
Touristik-Service am Meer • Auf dem Hohen Ufer 24 • 26160 Bad Zwischenahn

Es geht um die Einrichtung von Fußgängerzonen, Fahrradstraßen, Radstreifen, Umwandlung von Pkw-Parkplätzen zu Fahrradparkplätzen mit Abstellbügel und Diagonalsperren für Kfz-Verkehr. Ein ehrlicher Blick wird auf Hindernisse und Treiber bei Planung und Umsetzung der Maßnahmen geworfen. Vorher-Nachher-Untersuchungen verdeutlichen, dass entgegen gängigen Vorurteilen, verkehrsberuhigte Einkaufsstraßen ein Umsatzplus für Händler:innen bringen. Nach der Fertigstellung, wenn positive Wirkungen eintreten, werden diese mehrheitlich anerkannt und ein Großteil der Kritiker:innen stellt den Protest ein.

Die Broschüre steht auch als PDF zum Download zur Verfügung: www.umweltbundesamt.de/publikationen/schluesselfaktoren-fuer-eine-erfolgreich

Tilman Bracher, Deutsches Institut für Urbanistik, 2021

Radverkehr und Verkehrswende – Eine Geschichte von Gegenwind und Rückenwind



Die „Nationale Klimaschutzinitiative“ des Bundesumweltministeriums fördert seit 2013 auch kommunale Radverkehrsinvestitionen. Im Zeitraum 2020 bis 2023 stehen für den Radverkehr über 1,4 Mrd. Euro zur Verfügung. Doch immer wieder mangelt es am Willen der politisch Verantwortlichen oder das Personal in den Verwaltungen fehlt. Das Straßenverkehrsrecht und andere Normen fungieren oft als

Bremsklotz. Fahrspuren und Parkplätze für Autos genießen viel zu oft Priorität gegenüber Radverkehrsanlagen. Es reicht nicht aus „nur“ das Radwegenetz zu erweitern, wenn die Klimaschutzziele erreicht werden sollen. Der emissionsreiche Autoverkehr muss reduziert werden. Das bedeutet eine Neuordnung der Verkehrsflächen. Dabei darf das friedliche Miteinander aller nicht unter die Räder kommen.

Der Autor, Verkehrswissenschaftler und Mitbegründer des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs, schlägt den Bogen von den Anfängen des Radfahrens über die Zeit des Nationalsozialismus, über die Ölkrise in den 1970er Jahren bis hin zu den Pop-Up-Radwegen in der Corona-Zeit und den heutigen Herausforderungen der Verkehrswende. An konkreten Beispielen beschreibt er die Entwicklungen und nimmt Bezug auf die aktuellen Diskussionen heutiger Planung von Radwegen. Besonders wertvoll ist der Band, weil er das verkehrspolitische Potenzial des Radverkehrs auf kommunaler Ebene aufzeigt.



Bibliothek und Information

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

Selbsthilfewerkstatt

Mittwochs und freitags von 17-20 Uhr
Montags von 18-20 Uhr
Dein Fahrrad hat technische Probleme? In
unserer Werkstatt kannst du sie unter Anleitung
beheben. Wir haben alle wichtigen Werkzeuge
dafür. Bitte anmelden unter:
berlin.adfc.de/selbsthilfewerkstatt

Rechtsberatung (per Telefon)

Kostenlose telefonische Beratung für ADFC
Mitglieder von Verkehrsrechtsanwält*innen.
Jeden Dienstag 18-19 Uhr
berlin.adfc.de/rechtsberatung

Radforum

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

Fahrradreparaturkurse

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

Fahrrad-Codierung

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

**Reisevorträge/Veranstaltungen/
Radtouren**

Alle Termine fortlaufend aktualisiert unter:
berlin.adfc.de/aktuelles#c66790

ADFC Fahrrad-Checks

2. September von 10-17 Uhr
Fußgängerzone Gorkistraße in Tegel

16. September von 10-17 Uhr
Kiezfest am Rathaus Tiergarten, Mathilde-Jacob-
Platz 1 in Moabit

7. Oktober von 10-17 Uhr
Alice-Salomon-Platz in Hellersdorf



Landesgeschäftsstelle
Brandenburg

Gutenbergstr. 76
14467 Potsdam
Tel.: (0331) 28 00 595
landesverband@brandenburg.adfc.de

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



Unsere Landesgeschäftsstelle liegt im Holländischen Viertel. Von
dort werden die Geschicke des ADFC Landesverbandes mit 24
Ortsgruppen im Land Brandenburg gelenkt. Ebenfalls ist dort das
Bett+Bike Regionalmanagement Brandenburg-Berlin zu finden, das
fast 500 fahrradfreundliche Gastbetriebe betreut.

Öffnungszeiten Selbsthilfewerkstatt und Infoladen:

- April - Oktober: Jeden Dienstag, 16-18 Uhr.
 - November - März: Jeden 1. Dienstag/Monat, 16-18 Uhr.
- Wir bitten um Voranmeldung unter: shw@brandenburg.adfc.de

brandenburg.adfc.de twitter.com/adfcbrb
facebook.com/adfcbrb instagram.com/adfcbrandenburg

radzeit DIE RADWELT-LOKALAUSGABE FÜR BERLIN UND BRANDENBURG

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

ERSCHEINUNGSWEISE: 3 Ausgaben in 2023

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

SPENDENKONTO:
Berliner Sparkasse, IBAN: DE30 1005 0000 0190 3716 17

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

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

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

Druckauflage: 16.000 Exemplare



ISSN 1439-8702



Exklusiv für
ADFC-Mitglieder:
100 Euro für die
Vereinskasse

€uro
**BELIEBTESTE
REGIONALBANK**
PSD Bank
Berlin-Brandenburg
Banktest
Ausgabe 05/2023

Der schnelle Weg zur Genossenschaft

- Finanzielle Sicherheit seit über 150 Jahren
- Grünes Konto – auf Wunsch mit nachhaltig produzierter Kreditkarte aus Maisstärke
- Attraktiv verzinsten Geldanlagen
- Langjähriger Partner und Förderer des ADFC Berlin e. V.

Jetzt mehr erfahren: psd-bb.de/adfc-berlin



Berlin-
Brandenburg eG

Gemeinsam Ziele erreichen