

Editorial

In Berlin werden 18 Prozent aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt, so der letzte Modal Split aus dem Jahr 2018. Im Bezirk Pankow sind es sogar schon 22 Prozent, obwohl es mit Radwegen im hohen Norden von Berlin ziemlich mau aussieht. Ich frage mich, wie viel mehr Fahrrad gefahren werden würde, wenn es in der ganzen Stadt gute und sichere Radwege gäbe. 30 Prozent? Vielleicht sogar 40 Prozent? Doch davon träumen wir noch – zum Beispiel, wenn wir uns die tollen Pläne für die Radschnellverbindungen wie den Panke-Trail mit seinen 18 Kilometern ansehen. Doch fertige Pläne sind in Berlin ja bekanntlich leider noch keine Garantie für deren Umsetzung. Dass die geplanten Radwege auch tatsächlich gebaut werden und das Mobilitätsgesetz erfüllt wird, dafür setzen wir uns immer wieder und zusammen mit euch ein!

Gute Fahrt!

Ihr und Euer Karl Grünberg
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit



Verkehrswende jetzt! Der ADFC beim Klimastreik am 1. März 2024 in Berlin!

Unsere 10 + 3 Forderungen

Was bis zum Ende der Legislatur 2026 in Berlin für den Radverkehr unbedingt noch passieren muss. Von Solveig Selzer.

Es ist Halbzeit. Die Hälfte der aktuellen Legislaturperiode des Abgeordnetenhauses ist verstrichen. Aber nicht nur das: Es sind auch sechs Jahre seit der Verabschiedung des Berliner Mobilitätsgesetzes 2018 vergangen und es bleiben noch weitere sechs Jahre bis 2030 und damit bis zum Ablauf der meisten im Gesetz enthaltenen Fristen. Zeit für einen Überblick, was aus unserer Sicht bis zur nächsten Wahl des Abgeordnetenhauses 2026 konkret passieren muss.

Das sind unsere zehn Forderungen an die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt sowie drei weitere Forderungen an andere Senatsverwaltungen.

Erstens müssen in der Amtszeit der alten und nun zurückgetretenen Senatorin Manja Schreiner und der dann

voranschreitenden neuen Senatorin Ute Bonde, also von April 2023 bis Herbst 2026, 450 Kilometer des Vorrangnetzes entstehen. Was für den Kfz-Verkehr die „Hauptstraßen“ sind, auf denen man dank Vorrangschaltung und komfortablem Ausbau schnell und bequem vorankommt, sind für den Radverkehr die Vorrangstrecken. Außerdem gibt es das Ergänzungsnetz, in dem die Radverkehrsanlagen nach Berliner Basisstandard ausgebaut werden sollen. Davon sollen **zweitens** 125 Kilometer entstehen.

Daneben gibt es noch 550 Kilometer Hauptstraßen, die nicht Teil des Radnetzes sind und an denen **drittens** ebenfalls sichere Radwege entstehen sollen: davon 200 Kilo-

meter bis 2026.

Radschnellverbindungen sind wichtige Pendelrouten, die Außen- und Innenbezirke verbinden sollen und für deren Ausbau die höchsten Qualitätsanforderungen gelten: möglichst komplett getrennt vom Kfz-Verkehr, mit direkten Verbindungen, guter Beleuchtung und gutem Belag, vier Meter breit für beide Fahrtrichtungen und zusätzlichen 2,50 Meter breiten Gehwegen. Dass bei den fünf am weitesten in der Planung vorangeschrittenen Radschnellverbindungen der Bau noch in dieser Legislatur beginnt,



© ADFC Berlin

Auf einer Fahrradstraße sind Autos nur geduldet!

ist unsere **vierte** Forderung.

Fünftens sollen von den 50.000 Stellplätzen, die für Fahrräder an Stationen des ÖPNV bis 2030 entstehen sollen, 20.000 bis zum Ende dieser Legislatur gebaut sein. Außerdem soll der Bau der sechs am weitesten vorangeschrittenen Fahrradparkhäuser (Ostkreuz, Schöneweide, Mahlsdorf, Haselhorst, Landsberger Allee und Pankow) begonnen haben.

Sechstens: Laut Mobilitätsgesetz sind in Berlin pro Jahr mindestens 30 der gefährlichsten Kreuzungen – also Kreuzungen mit den meisten Unfällen mit Verletzten und Schwerverletzten – so sicher wie möglich umzubauen. Ein Beispiel: Wenn Kraftfahrzeuge auf zwei parallelen Fahrstreifen abbiegen, ist der bevorrechtigte Geradeausverkehr, zu Fuß oder mit dem Rad, sehr schwer zu sehen und es kommt häufig zu schlimmen Unfällen. Deshalb ist in solchen Fällen eine gesonderte Grünphase des abbiegenden Verkehrs längst geltende Norm. In Berlin noch bestehende gleichzeitige

Schaltungen müssen umgehend angepasst werden.

Siebtens: Tempo 30 sollte eine Selbstverständlichkeit vor sensiblen Einrichtungen wie beispielsweise Kitas, Schulen oder Krankenhäusern sein – ist es in Berlin aber längst noch nicht. Schulstraßen ermöglichen Kindern, auf dem Rad oder zu Fuß selbstständig mobil zur Schule zu kommen, der Autoverkehr bleibt dort zu Schulbeginn und -ende oder ganztägig draußen. Schulstraßen erhöhen die Schulwegsicherheit und entlasten die Eltern. Laut Mobilitätsgesetz sind in jedem Bezirk pro Jahr zehn Gefahrenstellen auf Schulwegen zu beseitigen.

Die wichtigste Maßnahme zum Bürokratieabbau im Verkehrswesen ist, **achtens**, eine Reform des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung, die zusätzlich die Anordnung von Tempo 30 an innerörtlichen Hauptstraßen als Standard setzt oder stark vereinfacht. Der Berliner Senat muss alle Mittel ergreifen, damit diese Reformen so schnell wie möglich verabschiedet werden. Das niederländische Kreuzungsdesign verbessert die Sichtbeziehungen, reduziert die Komplexität von Abbiegevorgängen, verschafft mehr Reaktionszeit, sorgt für geringeres Tempo und schafft so mehr Verkehrssicherheit. Es an mindestens einer Modellkreuzung in Berlin zu erproben, ist unsere **neunte** Forderung.

Last but not least ist Fahrradinfrastruktur nicht sicher und gut befahrbar, wenn Schnee, Eis, Schmutz und matschiges Laub darauf liegen. Im Radnetz ist laut Radverkehrsplan eine sichere Nutzbarkeit ab 7 Uhr zu gewährleisten, analog zu vom Winterdienst vorrangig zu behandelnden Hauptstraßen sowie Straßen, auf denen der ÖPNV fährt. Für die **zehnte** Forderung – einen funktionierenden Winter- und Reinigungsdienst für Radverkehrsanlagen – sind bei der Berliner Stadtreinigung und in den Bezirksämtern ausreichend Fahrzeuge, Personal und Material dafür aufzubauen.

Drei weitere Forderungen richten wir an andere Senatsverwaltungen: Die Aufklärungsquote der Polizei beim Fahrraddiebstahl in Berlin liegt bei nur vier Prozent. Zur Verbesserung dieser

Quote fordern wir die Senatsverwaltung für Inneres und Sport auf, bei der Polizei Berlin eine Ermittlungsgruppe Fahrraddiebstahl einzurichten. Diese ist zentral dafür zuständig, Fahrraddiebstähle auszuwerten und zu verfolgen und implementiert auch Präventionsstrategien.

Von der Senatsverwaltung für Wissenschaft fordern wir die Förderung des Fachkräftenachwuchses und den Wissensaufbau im Bereich Verkehrswende, indem an einer Berliner Universität eine Fahrradprofessur sowie ein Masterstudiengang „Urbane Verkehrswende“ eingerichtet werden.

Um den Wirtschaftsverkehr mit dem Rad anzukurbeln und die Transformation zu erleichtern, soll die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe eine Beratungsstelle für die Umstellung betrieblicher Logistik einrichten, die sich im Besonderen an kleine und mittlere Unternehmen (KMU) richtet. Die Senatsverwaltung soll außerdem eine Beratungsstelle für kleinere und mittlere Unternehmen zum Einsatz von Lastenrädern und Velotaxis, inklusive umfangreicher Testmöglichkeiten betreiben.

Mit diesen 10 + 3 Maßnahmen, die größtenteils schlicht die Umsetzung des Mobilitätsgesetzes bedeuten, würde das Radfahren in Berlin sicherer, einfacher und komfortabler werden.

Unsere ausführliche „Vision für ein lebenswertes Berlin“ ist zu finden unter:



© Deckbar / ADFC Berlin

Der ADFC beim Klimastreik im März 2024.

Der Ton wird rauer

Es geht um beschädigte Räder, gebrochene Arme und Rotlichtverstöße – bei der ADFC-Rechtsberatung gibt es praktische, schnelle Hilfe für ADFC-Mitglieder.

Wir hoffen natürlich, dass es niemals zu einem Unfall mit dem Fahrrad kommt. Doch sollte es doch passieren, steht den Mitgliedern des ADFC Berlin eine kostenlose Rechtsberatung zur Seite. Drei Anwälte beantworten ehrenamtlich dringende Fragen und geben eine erste Einschätzung. Eine von ihnen ist Cornelia Hain, seit über 20 Jahren ist sie dabei und es gibt kaum einen Fall oder Sachverhalt, mit dem sie es noch nicht zu tun hatte.

Jeden dritten Dienstag ab 18 Uhr sitzt Cornelia Hain am Telefon. Die Anrufe kommen dicht nacheinander. „Sehr oft geht es um Unfallregulierung und dabei um die Durchsetzung von Schadensersatz oder Schmerzensgeld“, erklärt sie im ruhigen Tonfall. Im besten Fall ist bei einem Unfall nur das Fahrrad oder die Kleidung beschädigt. Dann wendet man sich mit seiner Forderung an die Kfz-Haftpflichtversicherung der Gegenpartei. „Viele der Anrufer:innen probieren es dann erst einmal selber“, sagt Rechtsanwältin Hain.

Reagiert die Gegenpartei nicht oder ist der angebotene Schadensersatz zu niedrig, können Rechtsanwälte wie Cornelia Hain beauftragt werden. „Acht von zehn Schadensregulierungen regele ich außergerichtlich“, sagt sie. Ihr Tipp: Am besten fotografiert man direkt nach dem Unfall die Unfallsituation und das beschädigte Fahrrad. Anschließend lässt

man sich in einer Werkstatt einen Kostenvoranschlag für die Reparatur geben. Darüber hinaus sollte man versuchen, Unfallzeugen zu einer Aussage gegenüber der Polizei oder wenigstens zur Angabe von Namen, Adresse und Mobilnummer zu bewegen. Diese können später kontaktiert werden, um die Beweislage zu verbessern. Auch ist es wichtig, immer die Polizei dazu zu rufen.

Komplizierter wird es, wenn man verletzt wird. „Hier rate ich, sofort einen Anwalt dazu zu holen.“ Die ADFC-Mitgliedschaft enthält eine Rechtsschutzversicherung, die die Kosten übernimmt. Die Selbstbeteiligung liegt bei 300 Euro pro Fall. Je nach Schwere der Verletzung, nach der Länge des Krankenhausaufenthaltes, nach der Dauer des Arbeitsausfalls oder eventuell sogar bleibenden Schäden variiert das Schmerzensgeld. „Wir Anwälte orientieren uns bei der Höhe der Schmerzensgeldforderung an bereits ergangenen Urteilen bei ähnlich gelagerten Unfällen“, erklärt Cornelia Hain. Für einen offenen Unterschenkelbruch und Daumenfraktur sprach das Oberlandesgericht Oldenburg dem Geschädigten zum Beispiel 7.500 Euro zu.

Unfallregulierung, Verkehrsordnungswidrigkeiten, Strafsachen – vieles ist für die Rechtsanwältin Routine. Dennoch: „Ich habe den Eindruck, dass der Ton auf der Straße rauer geworden ist.“ Menschen flippten schneller aus, seien



Rechtsanwältin Cornelia Hain berät seit über 20 Jahren ADFC-Mitglieder.

aggressiver, was sich in polizeilichen Ermittlungen wegen Beleidigung oder Nötigung niederschlägt. Da passiere es, dass ein Autofahrer sich nach einem Unfall vor dem am Boden liegenden Radfahrer aufbaut und Prügel androht.

Häufig gibt es Unfälle mit rechtsabiegenden Fahrzeugen. „Lkw beispielsweise, denen typischerweise Abbiege-Assistenzsysteme fehlen.“ Ebenfalls häufig seien Unfälle, bei denen die Fahrertür eines parkenden Pkw achtlos aufgerissen wird und Radfahrer:innen dagegen fahren. Für die Schuldfrage komme es auf den Seitenabstand des Radfahrers zum Auto an: „Wenn einem nachgewiesen werden kann, dass man näher als 80 Zentimeter am Auto dran war, kann es zu einer Mitschuld kommen.“

Deswegen und um Unfälle zu vermeiden: Immer ausreichend Abstand zu parkenden Autos halten.

Ein Jahr neuer Senat - unser Kommentar!



Verkehrspolitik muss für die schwächsten Teilnehmer:innen gemacht werden!

Wir waren gespannt, als die nun zurückgetretene Senatorin Manja Schreiner vor einem Jahr ein neues Miteinander ausgerufen hat. Was folgte, war der Radwegestopp und damit eine Politik für das Auto. Fußgänger:innen und Radfahrer:innen werden wieder einmal an den Rand gedrängt. Seitdem lässt die CDU keine Gelegenheit aus, um Berlin zurück ins letzte Jahrhundert zu katapultieren: Wieder mehr Tempo-50-Strecken, Radwege auf dem Gehweg, Aufweichung des Mobilitätsgesetzes. Das Nachsehen bei dieser Politik haben die ungeschützten Verkehrsteilnehmer:innen. Eine zukunftsweisende Verkehrspolitik für eine Stadt, die immer voller wird und die dringend Antworten auf die Klimakrise geben muss, funktioniert nur mit einem starken Umweltverbund: Rad, Fuß und ÖPNV – nicht mit noch mehr Auto.

Hier wird noch selber repariert

Zuschauen, reparieren, Spaß haben – in der ADFC-Selbsthilfwerkstatt können Menschen ihre Räder selber reparieren. Werkzeug und versierte Hilfe sind vor Ort. Ein Besuch zwischen Bremse einstellen und Kette austauschen.

Neue Kette, neue Ritzel, neue Kassette – Luisa hat sich viel vorgenommen für ihren Besuch in der ADFC-Selbsthilfwerkstatt. „Ständig rutscht die Kette durch, es schaltet nicht mehr richtig – ich muss alles austauschen“, sagt sie. Ihr Fahrrad sei ihr häufiger Begleiter, zur Arbeit, durch die Stadt, auf Radtouren. Die 30-Jährige wuchtet ihr Fahrrad auf den Montageständer und schaut sich auf der Suche nach Hilfe um. „Bin gleich bei dir“, ruft Bernd Schafsteller herüber. Er ist einer von drei ehrenamtlichen Helfern, die an diesem Mittwoch Fragen beantworten, Werkzeug ausleihen, Anleitung geben und Hand anlegen.

Montag, Mittwoch und Freitag hat die ADFC-Selbsthilfwerkstatt geöffnet. Jeder und jede kann spontan vorbeikommen. „Es ist aber besser, einen Termin zu machen, damit man auch wirklich rankommt“, sagt Bernd, 54 Jahre alt, groß gewachsen, voller Bart. Denn es kann durchaus voll werden – wie an diesem Mittwoch zum Beispiel. Draußen, vor der Werkstatt, sind gleich sechs Menschen am Basteln. Christian und



Vater und Sohn beim Basteln.



Mit der Kettenpeitsche die Ritzel abnehmen.



Viel los bei der ADFC-Selbsthilfwerkstatt im Velokiez.

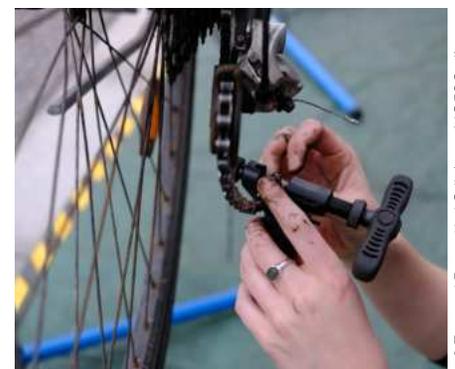
sein Sohn Ian sind mit dem Lastenrad da. Die Vorderbremse muss entlüftet werden und braucht neue Bremsflüssigkeit. Daneben steht Peter. Er hat sich ein gebrauchtes Fahrrad gekauft und möchte Bremsen und Licht reparieren. Drinnen, in der Werkstatt, sind auch noch einmal vier Leute. Bei einem Kinderfahrrad sägt ein Vater mit einer Eisensäge an der Kurbel, die sich einfach nicht mehr lösen möchte. Eine Frau stellt die Bremsen ihres Rennrades ein.

Bernd wirbelt hier und zeigt, wie das Licht ausgetauscht wird. Karsten, der zweite Helfer heute, wirbelt dort und holt das Werkzeug für die Bremsenentlüftung für das Lastenrad. „Ich will die Räder auf die Straße bringen“, sagt Karsten. 18 Jahre hat er als Fahrradmechaniker in einem Fahrradladen gearbeitet. „Ich mag Fahrradmechanik, das hat etwas sehr elegantes.“ Dann öffnet er den Deckel des Hauptbremszylinders und setzt die Entlüftungsspritze an. Vater und Sohn schauen fasziniert zu. „Beim nächsten Mal können wir das selber“, sagt der Vater. Tatsächlich ist die Selbsthilfwerkstatt ein Service vom ADFC Berlin, der die Menschen fit darin machen möchte, ihre Räder selber zu reparieren. Das sorgt für weniger Frust und mehr Lust am Fahrrad und ist damit ein wichtiger Beitrag zur Verkehrswende.

Bernd ist inzwischen bei Luisa an-

gekommen. Sie berichtet von ihrem Problem und zeigt die Ersatzteile, die sie gekauft hat. „Als erstes wechseln wir die Kette“, sagt Bernd ruhig. Er bringt einen Kettennieter und zeigt, wie man diesen bedient. Luisa macht es nach und löst die Kette. Das Prinzip der Selbsthilfwerkstatt sei einfach: „Wir erklären, wir machen es einmal vor, die Leute machen es dann selber nach.“ Am Ende kontrollieren sie die sicherheitsrelevanten Teile wie die Bremsen natürlich noch einmal nach.

Drei Stunden wirbeln die ehrenamtlichen Helfer an diesem Mittwoch, 22 Leuten werden sie geholfen haben und am Ende fahren Luisa, fahren der Vater und der Sohn und all die anderen glücklich mit ihren reparierten Fahrrädern nach Hause. „So soll es sein“, sagt Bernd.



Mit dem Kettennieter die Kette öffnen.

Weniger Unfälle, mehr Todesfälle – das sind die Berliner Unfallzahlen für 2023

4224 leichtverletzte, 574 schwerverletzte, 12 getötete Radfahrer:innen – das sind die traurigen Unfallzahlen 2023 der Berliner Polizei. Eine Bilanz.

Die meisten Unfälle – und das mit Abstand – gegenüber Radfahrer:innen durch Kfz-Fahrer:innen fallen unter die Kategorie „Fehler beim Abbiegen“. Konkret heißt das: Radfahrer:innen fahren zum Beispiel auf dem Radweg, Kfz-Fahrer:innen biegen rechts ab, entweder an einer Kreuzung oder einer Einfahrt, und missachten dabei den Vorrang der geradeaus fahrenden Radfahrer:innen – Kfz und Fahrrad prallen aufeinander. 1571 Radfahrer:innen wurden 2023 bei dieser Art Unfall verletzt, drei davon wurden getötet.

Unsere Forderungen: Alle zugelassenen Lkw und Busse müssen mit Abbiegeassistenten mit Notfallstopp ausgestattet werden. Häufigere Polizeikontrollen sollen sicherstellen, dass Lkw-Fahrer:innen die beim Abbiegen vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit einhalten. Außerdem müssen pro Jahr 30 Kreuzungen sicherer gemacht werden, beispielsweise durch eine getrennte Grünphase bei zwei Abbiegerfahrstreifen.

Wir zählen 14 Tote

Insgesamt gab es 7032 Unfälle mit Fahrradbeteiligung. Das ist ein Rückgang um 5,6 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Körperlich zu Schaden kamen 4810 Radfahrer:innen, was knapp sieben Prozent weniger sind als 2022. Die Berliner Polizei zählt zwölf getötete Radfahrer:innen. Der ADFC Berlin kommt auf 14. Einer von ihnen, ein 55-jähriger Familienvater, wurde auf der Frankfurter Allee von einem rechtsabbiegenden Lkw-Fahrer überfahren. Er starb mehr als einen Monat nach dem Unfall und wurde deshalb nicht mehr in die Unfallstatistik aufgenommen.

Alleinunfälle

Vier der Unfälle, in dessen Folge Radfahrer:innen starben, gelten als Alleinunfälle. Hier gibt die Polizei als Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ an. Unberücksichtigt dabei bleibt, dass Radfahrer:innen es sehr häufig mit



© Geisterradteam / ADFC Berlin

Auch im Jahr 2024 mussten in den ersten vier Monaten bereits drei Geisterräder aufgestellt werden, hier in Weißensee.

schlechter, maroder und für sie mitunter gefährlicher oder eben gar keiner Radinfrastruktur zu tun haben. Wir brauchen ein sicheres, zusammenhängendes Radwegenetz und keinen Flickenteppich. Die meisten Unfälle passierten auf der Warschauer Straße (20 Leichtverletzte und ein Schwerverletzter) und auf der Schönhauser Allee (15 Leichtverletzte, sieben Schwerverletzte).

Ride of Silence

Jedes Jahr gedenken wir am dritten Mittwoch im Mai mit dem Ride of Silence der verletzten und getöteten Radfahrer:innen in Berlin. Dazu fahren hunderte Radfahrer:innen in weiß gekleidet und schweigend ein paar der Orte ab, an denen wir in den letzten Jahren Geisterräder aufstellen mussten.

Es bleibt noch ein langer Weg bis zur Verwirklichung der #VisionZero. Dazu braucht es eine Verkehrspolitik, die die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer:innen im Blick hat.

FAHRRAD? GEHECKT!

Komm zu unseren kostenlosen ADFC-Fahrrad-Checks. Kleine Reparaturen an Bremse oder Licht beheben wir sofort. Außerdem geben wir Tipps zur Instandhaltung und rund um das Thema sicheres Fahren. Zusätzlich kann man sein Fahrrad codieren lassen.

- Sonntag, 2. Juni 2024 von 10 bis 18 Uhr, Deutsches Technikmuseum, Trebbiner Str. 9 in Kreuzberg
- Samstag, 29. Juni 2024 von 10 bis 17 Uhr, Schlossplatz Köpenick
- Samstag, 14. September 2024 von 12 bis 19 Uhr, Kiezfest Moabit

<https://berlin.adfc.de/artikel/fahrrad-checks>



Liebesbriefe an die fLotte

Der Lastenradverleih fLotte ist groß geworden: mehr Lastenräder, mehr Mitarbeiter:innen und mehr Ehrenamtliche, mehr Erfahrung. Bisher war die fLotte ein Projekt des ADFC Berlin – nun geht sie ihren eigenen Weg.



fLotte-Räder können ausgeliehen werden für: den Klimawahlkampf...

Ricky heißt die Rikscha, sie hat einen Elektromotor, eine 8-Gang-Kettenschaltung und wartet darauf, ausgeliehen zu werden. Ricky steht in Buch – im letzten nördlichen Zipfel von Berlin also. In Heinersdorf wiederum ist Heiner einsatzbereit, ein klassisches Long-John-Lastenrad mit Kinderbank. In Berlin Mitte ist es der „Rasende Roland“. In Kreuzberg die „Schnelle Uschi.“ Ob mit oder ohne E-Motor, ob als Cargo Bike oder Cargo Trike, ob mit Kinderbank oder mit Ladefläche, mit Kiste oder Regenverdeck – 278 Lastenräder hat die fLotte aktuell im Einsatz. Diese können kostenlos von jedem und jeder ausgeliehen werden.

„Wir wollen eine Stadt ohne zugesparkte Straßen, ohne schlechte Luft und ohne Klimabelastung“, sagt Thomas Büermann, der 2017 die fLotte als ein Projekt des ADFC Berlin mitgegründet hatte. Exakt sieben Lastenräder waren es, als im Frühjahr 2018 zum ersten Mal fLotte-Lastenräder durch die Straßen von Berlin düsten. Die Mission: Wer mit dem Lastenrad seinen Sperrmüll zum Baumarkt bringt, wer damit einen Großeinkauf erledigt oder mit Kindern einen Ausflug macht, braucht dafür kein Auto oder Transporter. Doch nicht jeder kann sich ein Lastenrad leisten und nicht jeder braucht ein eigenes Lastenrad – deswegen die Idee des kostenlosen Lastenradverleihs als ganz praktischen Beitrag zur Verkehrswende.

Eine Idee, die ankommt.

„Wir bekommen laufend Dankesbriefe. Wir nennen sie ‚Liebesbriefe‘“, so Büermann. Da schreibt beispielsweise



... für Ausflüge auf dem Tempelhofer Feld...

ein Matthias: „Es ist doch erstaunlich, wie viel Musikequipment für den Auftritt der Franziskus Voices in das Rad gepasst hat und dieses Jahr damit zwei Autofahrten ersetzt hat.“ Michael wiederum bedankt sich so: „Wieder einmal konnte ich mit dem Lastenrad einen Transport zum Recyclinghof klimaneutral erledigen.“ Anna schreibt: „Dank eures Lastenrades konnten wir tolle Tage als Familie mit unseren drei Söhnen in Berlin verbringen. Wir sind von Skaterbahn zu Basketballplatz zu Café.“ Umfragen bei den Nutzer:innen haben ergeben, dass 40 Prozent die Fahrt sonst mit dem Auto gemacht hätten.



... für Familientouren...



... für den Pflanzengroßeinkauf...

Seit 2018 ist die fLotte rasant gewachsen. „Mehr Lastenräder, mehr Ausleihstationen, mehr Mitarbeiter:innen und Ehrenamtliche“, sagt Thomas Büermann. Heute, sechs Jahre nach der Gründung, sei die fLotte erwachsen geworden. „Es war an der Zeit, dass wir ein eigener Verein geworden sind“, so Büermann.

Tatsächlich stehen hinter der fLotte viele Menschen. Da sind die Standorte, an denen die Lastenräder ausgeliehen werden: Bibliotheken, Stadtteilzentren, Cafés, Begegnungstätten, Museen, Quartiersmanagement, Kirchengemeinden. Dann sind da die ehrenamtlichen



...für einen Spendentransport...



... für einen Faschingsausflug...

Fahrradpat:innen, die regelmäßig nachschauen, ob es dem Lastenrad gut geht. Oder die Radsanitäter:innen, die kaputte Lastenräder reparieren. Und schließlich gibt es noch die Sponsoren, Unternehmen zum Beispiel, die die Lastenräder kaufen und zur Verfügung stellen. Auch die Berliner Bezirksämter unterstützen die fLotte. „Jeden Tag tun hunderte Menschen ehrenamtlich irgendetwas für die Flotte“, sagt Büermann. Für die finanzielle Basis der fLotte sorgt der Berliner Senat.

Am 20. April hat die Mitgliederversammlung des ADFC Berlin dafür gestimmt, dass die fLotte eigenständig wird. Der Vereinsstatus ist genehmigt, die Gemeinnützigkeit nachgewiesen – jetzt kann es losgehen.

Der ADFC Berlin wünscht alles, alles Gute und versichert, dass wir uns als Partner auf Augenhöhe weiter unterstützen werden.



© Fotos: fLotte Berlin / ADFC Berlin

... für Clean-Up-Days.

Diskutieren, wählen, weiterkommen.

Auf der Mitgliederversammlung am 20. April 2024 hat der ADFC Berlin die Ausgründung der fLotte beschlossen, die Delegierten für die Bundeshauptversammlung des ADFC sowie zwei Fachreferent:innen gewählt.

Auf einmal stehen ganz viele Fahrräder vor dem Tempodrom. Es ist kein Konzert, das hier stattfindet, sondern die ADFC-Mitgliederversammlung, zu der sich am 20. April 120 Menschen versammelten.

Zu Beginn berichtete Almut Neumann, bis April 2024 Stadträtin für den öffentlichen Raum in Berlin-Mitte von den Fahrradwegen, Fahrradstraßen und sicheren Kreuzungen, die sie in den letzten zweieinhalb Jahren in ihrem Bezirk eingerichtet hat. Sie ermutigte die ADFC-Mitglieder, sich trotz „Gegenwind“ aus dem Senat weiter für eine gute Radinfrastruktur einzusetzen.

Im Anschluss stellten die Mitglieder des Landesvorstandes ihre Arbeit der vergangenen zwölf Monate vor, die vielfach von der der Politik des neuen Senats geprägt war, Stichwort „Radwegestopp“, auf den der ADFC Berlin im letzten Jahr mit vielen großen und kleinen Demonstrationen reagiert hat.

Ralf Siemers, der im Vorstand für die Finanzen zuständig ist, berichtete von einem leicht positiven Jahresergebnis und einer guten Liquidität. Auch der Haushaltsplan 2024 wurde vorgestellt und beschlossen. Wegen der von der Mitgliederversammlung beschlossenen Ausgründung der fLotte (siehe oberen Artikel), wird der Haushalt einen leichten Verlust aufweisen.

Außerdem wählten die Mitglieder

die Delegierten zur Bundeshauptversammlung des ADFC: SuSanne Grittner, Johanna Zimmermann, Susanne Jäger, Mechtild Lutze, Roland Jannermann und Evan Vosberg. Henning Voget wurde als Ersatzdelegierter gewählt. Des Weiteren wählten die Mitglieder zwei Fachreferent:innen: Susanne Jäger als Fachreferentin für Bezirkspolitik und Michael Dittmann als Fachreferenten für Kinderfahrrad-Parcours und Familientouren.

Abschied und Begrüßung

Philipp Poll verabschiedete sich als langjähriger Geschäftsführer vom ADFC Berlin. Knapp 13 Jahre leitete er die Geschäftsstelle. Als er anfang, gab es neben seiner Stelle nur zwei weitere Kolleg:innen, die sich vor allem um die

Verwaltung kümmerten. Nach und nach baute er die Geschäftsstelle aus, die heute neun Mitarbeiter:innen hat. Den Staffelstab übernimmt nun der neue Landesgeschäftsführer Sascha Hechler.



SuSanne Grittner gibt einen Rückblick.



Landesgeschäftsführer-Staffel-Übergabe: Philipp Poll (links) geht und Sascha Hechler (rechts) kommt.

© Text und Fotos: Karl Grünberg / ADFC Berlin

Zukunftsmusik in Pankow

Es gibt viele tolle Pläne für Pankows Fahrradfahrer:innen, davon umgesetzt wurde bisher wenig. Eine Bestandsaufnahme in einem riesigen Bezirk. Von Karl Grünberg.

Weit und breit kein Radweg; dafür viele Autos, Lkw und Busse, die über die Bucher Straße brettern, um zur Autobahn zu gelangen – und ich, der mit dem Fahrrad auf meinem täglichen Weg von Französisch Buchholz nach Karow fährt. Ein Lastwagenfahrer setzt zum Überholen an. Plötzlich kommt uns ein Müllauto entgegengebrast. Kein Platz für Müllauto, Laster und Fahrrad. Also zieht der Lastwagenfahrer wieder nach rechts, kommt näher und näher, ich steuere mein Fahrrad in den Straßengraben.



Die Kidical Mass startet in Pankow auf der Ossietzkystraße, eine Fahrradstraße seit 2020.

Die Bucher Straße macht als Radfahrer keinen Spaß – wie so viele Straßen im Norden von Pankow, die noch nie eine Radverkehrsanlage gesehen haben. Hoffnung macht, dass sich die Menschen dennoch aufs Fahrrad setzen, um zum Beispiel zu den Bahnhöfen zu gelangen. Allein am S-Bahnhof Karow gibt es 286 Fahrradbügel: wer nach acht Uhr morgens kommt, findet kaum noch einen freien Platz. Wie viel mehr Radfahrer:innen wohl unterwegs sein würden, wenn es auch hier



Immer wieder beengte Situationen auf der Neumannstraße.

gute Radwege gäbe?

In den 13 Ortsteilen von Pankow wohnen 424.307 Menschen, so viel wie in keinem anderen Bezirk von Berlin, darunter auch die meisten Kinder – und der Bezirk wächst weiter, diverse Neubaugebiete sind geplant. Wobei die Innenstadt- und Randgebiete dieses riesigen Bezirkes sehr unterschiedlich an den Verkehr angebunden sind. Im dichtbesiedelten Prenzlauer Berg fahren Straßenbahnen und Busse, U-Bahnen wie S-Bahn. Auch die Fahrradinfrastruktur wird mehr, „zwar langsam, aber es wird besser“, sagt Susanne Jäger, die in der ADFC-Stadtteilgruppe Pankow aktiv ist. So wird der geschützte Radweg auf der Schönhauser Allee nach jahrelanger Planung gebaut.

Doch ob nach Buch oder Weißensee raus – je weiter man sich von der Innenstadt entfernt, umso mehr dominiert das Auto die Straße, dünne die ÖPNV-Anbindungen aus und umso häufiger bleibt Radfahrer:innen wegen fehlender Radwege nichts anderes übrig, als auf der Fahrbahn zu fahren. Erst im September 2023 ist eine 33-jährige Frau auf ihrem Fahrrad von einem Lkw auf der Berliner Allee in Weißensee angefahren worden. Sie kam schwerverletzt ins Krankenhaus. Die Berliner Allee ist teilweise vierspurig, hat Straßenbahnen und keinerlei Radwege.



Kinder-Demo für einen Radweg auf der Neumannstraße, 2019.

Trotz dieser Bedingungen setzen die Pankower:innen stärker auf klimafreundliche Fortbewegung als der Rest von Berlin: 31 Prozent erledigen ihre Wege zu Fuß, 22 Prozent entscheiden sich für das Rad, 28 Prozent für den ÖPNV und nur 19 Prozent für das Auto, so lautet der Modal Split für den Bezirk. Im berlinweiten Modal Split entscheiden sich wiederum nur 18 Prozent für das Fahrrad und ganze 26 Prozent für das Auto.

Doch wo hakt es in Pankow am meisten? Welche Hauptstraßen brauchen dringend jetzt einen Radweg? Und was ist noch Zukunftsmusik?

Unterwegs mit Susanne Jäger und Micha Herda von der ADFC-Stadtteilgruppe Pankow. Sie organisieren Kiezfahrten und Demos, vor allem aber begleiten sie sehr kritisch, was der Bezirk plant und was nicht. Dafür beugen sie sich über Straßenquerschnitte, sprechen im FahrRat mit, besuchen den Verkehrsausschuss und machen Druck.



Laterne vor schmalen Radweg im Pankower Norden.

Stopp in der 1,5 Kilometer langen Neumannstraße im südlichen Pankow. 4.500 Kinder gehen hier angrenzend auf fünf Schulen und sieben Kindergärten. Immer wieder donnern Autos, Busse und Lkw durch die Straße, viele der Fahrer:innen wollen die Staus auf der Prenzlauer Promenade oder der Berliner Straße umfahren. Einen Fahrradweg hat die Neumannstraße nicht, obwohl dieser bereits seit 2010 angedacht ist. 2017 stellte die Bezirksverordnetenversammlung dann endlich konkretere Ideen vor. 2019 war man optimistisch, dass es sich nur noch um ein paar Monate bis Baubeginn handelt. Doch passiert ist immer noch nichts.

2023, ein neuer Anlauf, diesmal sollte es soweit sein: ein geschützter Radweg. Dann aber wurde Manja Schreiner neue Verkehrssenatorin – und mit ihr kam der Radwegestopp. Wieder gab es eine Unterbrechung, doch diesmal soll der Radweg kommen. Wann genau? Im Januar bestätigte Cordelia Koch, Pankower Bürgermeisterin, einen Baubeginn im Juli 2024. Auch im bezirklichen FahrRat wurde der Baubeginn für 2024 angekündigt. Doch bereits im April fehlt die Neumannstraße unter den aufgelisteten Radwegeprojekten, die in diesem Jahr verwirklicht werden sollen. Und auf der Internetseite von infraVelo wird nun doch erst das zweite Quartal 2025 als Baubeginn angegeben. „15 Jahre und immer noch kein Radweg, das ist echt peinlich. Damit endlich etwas passiert, fordern wir wenigstens einen temporären geschützten Pop-Up-Radweg, damit die Kinder sicher zur Schule kommen“, sagt Micha, dessen Kinder auch hier zur Schule gehen.

Ortswechsel zur Mühlenstraße, 1,3 Kilometer lang, die als viel befahrene Hauptstraße und Teil der Bundesstraße 96a ebenfalls keinen einzigen Meter Radweg hat. Die letzten vorgestellten Planungen für einen geschützten Radweg stammen aus dem Jahr 2020. „Die waren in Ordnung“, sagt Susanne, die sich damals mit über die Pläne gebeugt hatte. Doch die BVG intervenierte wegen einer Wendeschleife für ihre Busse ganz am Anfang der Mühlenstraße. „Seitdem liegt das Projekt wieder auf irgendeinem



Fußweg, für Radfahrer frei gegeben – eine häufige Verkehrsanwendung im Pankower Norden

Schreibtisch und wir haben nie wieder etwas von der Mühlenstraße gehört.“ Die infraVelo gibt als möglichen Bauzeitraum das zweite Quartal 2025 bis drittes Quartal 2026 an.

Ebenfalls ziemlich gut hören sich die Pläne für den Panke-Trail an: eine Radschnellverbindung mit einer Länge von 18,4 Kilometern, die den Pankower Norden mit der Stadtmitte verbinden soll, inklusive eigener Fahrradbrücken. „Für Pendler, die in die Stadt wollen, wäre diese Strecke eine fantastische Alternative zum Auto oder zum ÖPNV“, sagt Susanne. Geschätzte Kosten: 80 Millionen Euro. Ursprünglich war ein Baubeginn für 2027 angepeilt, der aber jetzt schon hinfällig ist. „Ich würde es schön finden, wenn ich den Panke-Trail noch erleben darf“, sagt Susanne.

Fantastisch hörte es sich auch an, als 2020 der damalige Stadtentwicklungsstadtrat Vollrad Kuhn (Grüne) verkündete,

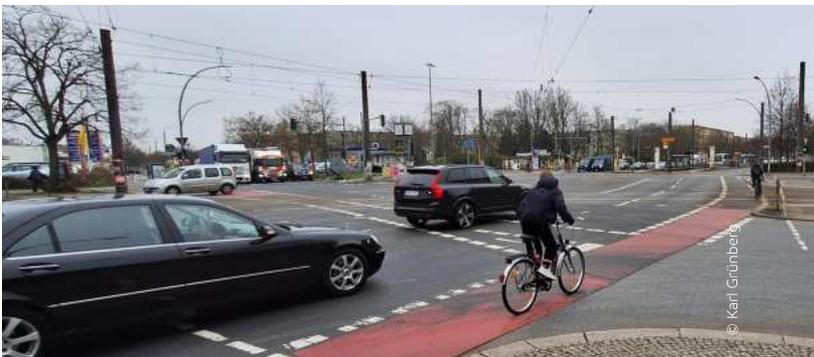


Eine der ersten Fahrradstraßen im Prenzlauer Berg, die Schwedter Straße.

20 Fahrradstraßen bis 2023 einzurichten – zusätzlich zu den fünf, die es schon gab. Erst zwei davon sind bisher realisiert worden, eventuell kommen noch zwei weitere in diesem Jahr dazu. „Die Straßenverkehrsbehörde des Bezirks, die Fahrradstraßen anordnet, ist völlig überlastet und wegen Krankheit, Personalmangel und hoher Fluktuation praktisch nicht arbeitsfähig ist“, sagt Micha.

Immerhin zwei neue Radwege kommen in diesem Jahr ganz bestimmt: Auf der HansasträÙe in Weißensee wird ein geschützter Radstreifen auf einer Länge von 1.081 Metern gebaut und auf der Grellstraße und Storkower Straße entsteht auf einer Länge von 1.700 Metern ein grün beschichteter Radfahrstreifen.

Es gibt viele Pläne in Pankow, vieles davon ist Zukunftsmusik.



Eine typische unübersichtliche Kreuzung in Pankow, Prenzlauer Allee Ecke OstseestraÙe

ADFC Brandenburg: Ein Verband zum Mitmachen und mit Wirksamkeit

Der Januar 2024 war ein besonderer Monat für den ADFC Brandenburg: Erst haben wir der Öffentlichkeit unser „Radnetz Brandenburg“ vorgestellt und damit der Landesregierung eine Steilvorlage für ihr angekündigtes Radnetz gegeben. Und am 25. Januar 2024 hat der Brandenburger Landtag nach langem Ringen das erste Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg beschlossen. Beides sind Erfolge breiter Verbandsaktivierung und wäre ohne die ehrenamtliche Arbeit vieler Menschen nicht möglich gewesen. Stellvertretend für diese Menschen interviewte Magdalena Westkemper, Geschäftsführerin vom ADFC Brandenburg, Birgit Heine aus Cottbus und Hartwig Paulsen aus Michendorf.

© Fotos: ADFC Brandenburg



Gespräch zwischen Hartwig, Magdalena und Birgit

Wie seid ihr zum ADFC gekommen?

Hartwig: 2014 habe ich ein neues Liegerad gekauft und es war relativ teuer. Ich konnte es damals über den ADFC günstiger versichern und bin dann Mitglied geworden.

Birgit: Im Jahr 2010 waren meine Kinder erwachsen. Ich suchte ein Thema, in das ich mich einbringen kann. Ich fahre gern und viel mit dem Rad und fand, dass der Radverkehr in meiner Stadt Cottbus zu kurz kommt. Also versuchte



Fahrrad-Demo am 12. Oktober 2023 vor dem Verkehrsausschuss im Landtag gegen die Entkernung des Mobilitätsgesetzes.

ich es mit dem ADFC.

Zwei große Erfolge unseres Vereins waren der Vorschlag für ein „Radnetz Brandenburg“ und das vom Landtag beschlossene „Mobilitätsgesetz Brandenburg“ im Januar dieses Jahres. Wie habt ihr euch daran beteiligt?

Birgit: Beim Mobilitätsgesetz war ich von Anfang an dabei. Es fing mit dem Sammeln von Unterschriften an – mit vielen positiven Rückmeldungen. Das verstand ich als Auftrag, etwas für die Verkehrswende zu tun. Als der Landtag beschloss, dass wir von den Umweltverbänden im Dialog mit der Regierung ein Gesetz erarbeiten dürfen, meldete ich mich für die AG Nahmobilität. Gemeinsam mit anderen Aktiven recherchierte ich vorhandene Gesetze, setzte Schwerpunkte, fand Formulierungsvorschläge, diskutierte in ungezählten virtuellen Sitzungen mit Vertreter:innen der Landesregierung, kämpfte um zentrale Punkte und ging Kompromisse ein. Nach einem Jahr mit viel Arbeit, Aufregung und gemeinsamem Spaß waren wir noch zu dritt, teilten die verbliebenen strittigen Themen untereinander auf und setzten nun endlich im persönlichen Kontakt die letzten Striche.

Politik tickt anders als ich dachte: Nach dem abgestimmten Entwurf gab es mehrfach neue Runden, weil irgendein Gremium längst Beschlossenes ablehnte. Das Gesetz ploppte immer wieder auf. Da waren sehr schnell detaillierte Ant-

worten gefragt. Ich musste quasi permanent die Streitpunkte im Kopf haben.

Hartwig: Im jetzt verabschiedeten Mobilitätsgesetz gibt es den Paragraphen 18, der besagt, dass das Land ein Landesradnetz konzipieren soll. Es steht aber nicht drin, wie es aussehen soll, wie die Dichte des Netzes sein soll, mit welcher Qualität und ähnliches. Wir haben vor ungefähr einem Jahr festgestellt, dass es dementsprechend eine Lücke gibt und haben uns als Verband überlegt, wie wir diese schließen können.

Wir sind mit einem Workshop gestartet. Die 30 Teilnehmenden haben sich in fünf Regionalteams aufgeteilt und diese haben innerhalb eines halben Jahres dann ein Radroutennetz aus ihrer Nutzersicht entwickelt. Ein Redaktionsteam hat zwischen Weihnachten und Neujahr alles zusammengefasst und die Broschüre entwickelt, die jetzt vorliegt.

Könnt ihr sagen, was Höhepunkte und Tiefpunkte eurer ehrenamtlichen Arbeit waren?

Hartwig: Ein absoluter Höhepunkt für mich war als wir das Konzept Radnetz Brandenburg Anfang Januar bei einer vereinsinternen Veranstaltung mit über 60 Teilnehmenden vorgestellt haben. Das war eine super Veranstaltung.

Tiefpunkte bezogen auf Radverkehr sind vor allem das zähe Geschäft. Ich mache jetzt fünf Jahre aktiv mit und es zieht sich alles. Bis man mal was richtig umgesetzt hat, dauert es und das nervt.

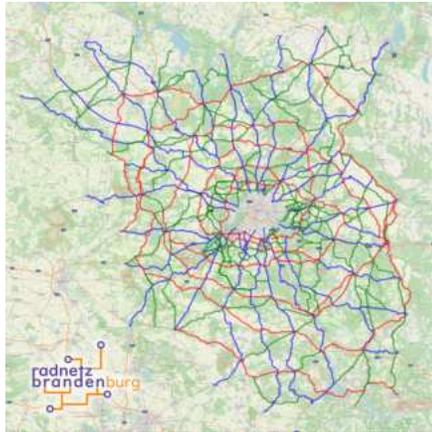
Birgit: Höhepunkt war natürlich die Verabschiedung des Mobilitätsgesetzes im Landtag! Und in Cottbus freue ich mich über jede rote Radfurt, jede verbesserte Ampelschaltung, jedes Tempolimit, jeden fahrradgerecht sanierten Weg, jeden fahrradfreundlichen Pressebeitrag.

Tiefpunkt ist die Ignoranz. Mein schlimmster Fall: Die Polizeivertreterin am Runden Tisch Radverkehr sagte, als ich für Stellen mit getöteten Radfahrern mehr Sicherheit einforderte: „Die haben eben Pech gehabt“.

Ehrenamtliches Arbeiten im ADFC: in drei Worten?

Hartwig: Wir schaffen Verkehrswende!

Birgit: Wirksam, öffentlich, schweißtreibend.



Das neue Radnetz Brandenburg

Wie geht's nun für euch im ADFC Brandenburg weiter, was steht an?

Hartwig: Wir werden uns dafür einsetzen, dass aus den Planungen des Landes zum Radnetz Brandenburg auch tatsächlich ein landesweites Radnetz wird. Der erste Schritt ist, dass wir an dem Radverkehrsatlas mitwirken. Dort sollen sämtliche zur Verfügung stehenden Daten für den Radverkehr von der Oberfläche des Radweges bis hin zu der Qualität der Verbindung enthalten sein. Mit 360-Grad-Kameras erfassen wir den Zustand der Radwege und zeigen, in welcher Qualität und unter welchen Bedingungen der Radverkehr derzeit stattfindet.

Birgit: Das Mobilitätsgesetz lässt mich noch nicht los. Ich möchte mich auf Landesebene dafür engagieren, dass das Gesetz wirksam wird und nicht als Papiertiger verstaubt.

Hintergrundinfos

Radnetz:

Der ADFC Brandenburg hat unter breiter Beteiligung mit über 100 Personen innerhalb von sieben Monaten ein Radnetz für Brandenburg erarbeitet. Die Landesregierung hatte letztes Jahr in ihrer Radverkehrsstrategie ein Radnetz angekündigt und beginnt nun mit der Arbeit.

Mobilitätsgesetz:

Das Mobilitätsgesetz für Brandenburg wurde nach über drei Jahren zählen Verhandeln Ende Januar vom Brandenburger Landtag beschlossen. Damit erhält Brandenburg endlich eine gesetzliche Grundlage für den Rad- und Fußverkehr und ist ein wichtiger Schritt in Richtung Gleichberechtigung der Verkehrsmittel.

Mehr Infos auf unserer Website: www.brandenburg.adfc.de

Bio by Bike

Wo Ziegen weiden, Schweine grunzen, Störche klappern und Kraniche rasten – Radtouren zum Genießen bietet der ADFC zusammen mit der FÖL an, der Fördergemeinschaft Ökologischer Landbau Berlin-Brandenburg. Auf landschaftlich schönen Strecken machen wir Station in Öko-Betrieben, Hofläden, Manufakturen und Bio-Gastronomie oder im NABU-Zentrum Blumberg Mühle. Dafür geht es zum Beispiel ins Havelländische und Obere Rhinluch, in den Spreewald oder in die Uckermark. Die Touren können entweder selber abgefahren werden oder man kann sich einer vom ADFC geführten Tour anschließen. Fahrt mit!



QR-Code für Touren zum Selberfahren



QR-Code für die geführten Bio-Radtouren



Foto: ortlieb

Hier geht's zu unserem aktuellen Fahrrad-Bestand:



Rauf auf's Rad, raus auf's Land

Ob Straße, Schotterpiste, Sand- oder Waldwege, mit unseren Gravel Bikes bist Du für jede Art von Reise bestens gewappnet. Fernglas und Proviant passen in die wasserdichten Packtaschen von Ortlieb oder, wenn's mal mehr wird, in unsere Anhänger Mule oder Y-Frame.

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

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

velophil. Sonne in den Speichen

Öffnungszeiten

Montag bis Freitag 12.30 bis 19 Uhr
Samstag 10 bis 16 Uhr

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



www.velophil.berlin



Der Weg über die Warthe führt jetzt über eine sechs Kilometer entfernte Brücke.

Polen – auf zu neuen Ufern

Das Land östlich der Oder lockt mit wunderbarer Natur und dramatischer Geschichte zu einer Wochenendtour mit grandiosem Finale. Von Stefan Jacobs.

Das Jahr ist noch jung, aber Brandenburg irgendwie abgegrast? Auf in die Neumark! Das immer noch ziemlich unbekannte Land östlich der Oder ist mit dem Regionalzug RE1 von Berlin aus alle 20 Minuten erreichbar – und in einer Stunde ist man da. Auf geht es am frühen Morgen zu einer Zweitagestour, die passablen Belag mit möglichst wenig Autoverkehr kombiniert.

Man rollt wie von allein bergab vom Bahnhof Frankfurt (Oder) zum Ufer des großen Flusses und über die Stadtbrücke nach Slubice. Wenn man schon morgens zur Gassi-Zeit auf den Deichweg einbiegt, muss man vielleicht an ein paar Hunden vorbei, aber der Weg ist eine schöne Lindenallee und das Städtchen vertut sich bald. Auf Wohnhäuser folgen Gärten, dann Auwald und Wiesen. Frösche quaken, Unken unken, im hohen Gras knarzt ein Fasan.

Der Weg wechselt zwischen Verbundpflaster und Asphalt; auf ein paar unbefestigten Metern dazwischen reinigt das taunasse Gras die Schuhe. Bis auf einzelne Angler wirkt das Land menschenleer. Vom deutschen Ufer grüßt Lebus, das wie ins Regal dekoriert wirkt: Eine Reihe Häuser steht am Fluss, eine zweite oben auf dem Hang.

An einem alten Wachturm verlassen wir die Oder und durchqueren Górzycza (Görzitz). Das Dorf ist eines von vielen auf dieser Tour, in denen sich das Leben in den Gärten hinter den Häusern abspielt, während vorn die Durchgangsstraße nervt. Wir sind sie nach wenigen Metern wieder los und kurbeln uns an Solarpaneelen vorbei auf ein Plateau. Auf dem

errichteten die Preußen ab 1887 ein Fort, um Küstrin zu schützen, was bekanntlich misslang. Zwischen weiten Feldern führt die Landstraße Richtung Słońsk (Sonnenburg). Genau genommen trifft sie vorher auf die unvermeidliche Landesstraße 22. Nach einer mentalen Stärkung beim Blick vom Vogelbeobachtungsturm bringen wir die zweieinhalb Kilometer zügig hinter uns.



Ein Kiebitz grüßt am Vogelturm neben der Landstraße 22.

Am Ortseingang Slońsk beginnt ein Radweg, der direkt zum (montags geschlossenen) Besucherzentrum des 2001 eingerichteten Nationalparks Warthemündung führt. 280 Vogelarten wurden hier gezählt. Und tatsächlich, nachdem Slońsk mit seiner spätgotischen Kirche und der Schlossruine am Horizont verschwindet, wird die Zahl plausibel: Überall in den Gräben, Büschen und Weihern zirpt und trällert es. Mit jedem Meter Richtung Warthe wird's idyllischer. Am Deich steht ein polnisches Paar mit E-Bikes; in Tarnfarben gekleidet vom T-Shirt bis zum Teleobjektiv. Der Mann macht auf ein markantes „Wupwupwup“ aufmerksam: Ein Wiedehopf sei das. Der sitzt oft auf Weiden oder Zäunen; man solle die Augen offenhalten.



Blick über die Oder nach Lebus.



Im Nationalpark Warthemündung.

Der Weg zum nördlichen Ufer zieht sich, weil von der angeblichen Warthe-Fähre nur der verwaiste Anleger übrig ist. Die sechs Extrakilometer zur nächsten Brücke lassen sich leicht verschmerzen. Perfekter Asphalt krönt den Deich mit Panoramablick auf die Flussauen links und die winzigen Siedlungen rechts des Weges. Es scheint mehr Störche als Menschen und Autos zu geben hier in „Nowa Ameryka“, in dem die Orte Namen trugen wie Saratoga, Jamaika und Maryland. Siedler, die nach Amerika wollten und hier hängen blieben, gaben den Weilern um 1780 ihre Namen.

Die Landstraße am Nordufer ist weniger idyllisch als der Hinweg, aber bald ist Witnica (Vietz) erreicht. Das Städtchen mit seinen Eisläden und Restaurants ist das lebendigste und einladendste auf dieser Tour. Es gibt sogar eine Brauerei, und sowohl am Marktplatz als auch idyllisch am See etwas nordwestlich finden sich einfache Hotels. Nach den 73 Kilometern des Tages lohnt ein Abendbummel durch den „Wegweiser-Park“ im Zentrum, dessen Exponate von historischen Mühl- und Meilensteinen über Gasschieber und Maschinenteile bis zu Philosophischem reichen. Der teils zweisprachig beschilderte Park erinnert auch an die Geschichte der Gegend, deren Bewohner 1945 drangsaliert und vertrieben wurden. In ihre geplünderten Häuser wurden wiederum vertriebene Polen quartiert. Vertriebene Deutsche aus dem ehemaligen Kreis Königsberg (Chojna) haben die Geschichte der Orte in einem dicken Buch dokumentiert.

Unsere 86 Kilometer lange zweite Etappe führt größtenteils durch diesen Kreis. Den Anfang macht die ruhige Landstraße, die dezent, aber spürbar ansteigt, während sie als kathedralenartige Eichenallee nordwärts nach Mosina führt. Hinter Mostno folgen drei Kilometer schikanöses Kleinpflaster. Aber wenn die Baustelle entlang dieser Holperpiste nicht trügt, wird bald ein Radweg nach Dębno (Neudamm) gebaut. Der im

Krieg zerstörte Ort ist mit einem See gesegnet, aber mit Autoverkehr geschlagen. Immerhin führt ein Radweg nordwärts zum Stadtrand, wo eine ruhigere Straße nach Klepin (Kleppin) und Grzymiradz (Grünrade) abzweigt. Über Smolnica (Bärfelde) geht's westwärts nach Troszyn (Trossin) und weiter auf einer Allee, die schon preußischen Kutschen Schatten gespendet haben dürfte. Rechts und links endlose Felder, geradezu grüßt der dicke Kirchturm von Mieszkowice (Bärwalde). Auf dem Platz vor dem Rathaus zeigen Fotos das Städtchen von einst.

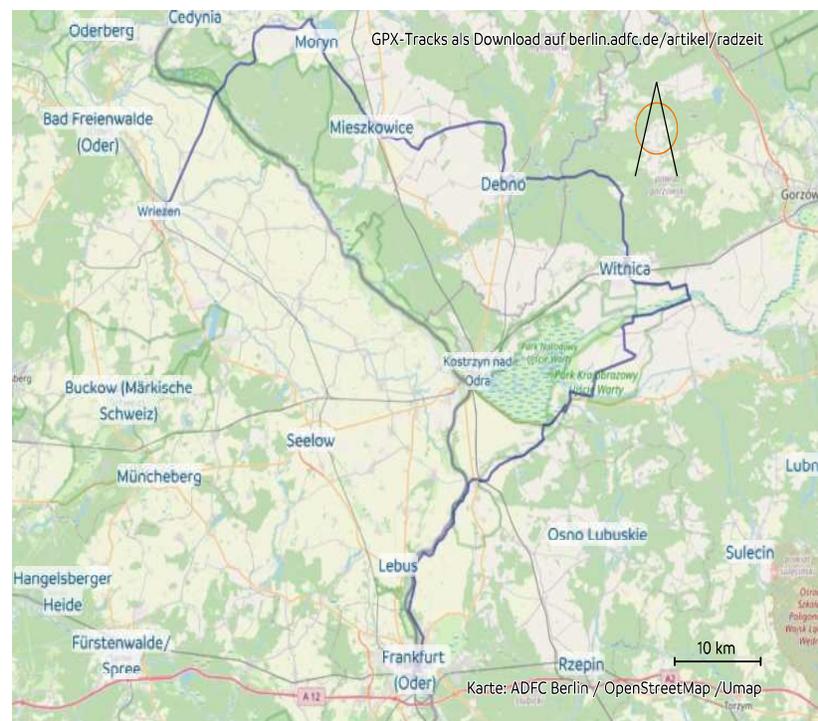
Weiter geht's nach Moryń (Mohrin), Sommerfrische seit Jahrhunderten dank großem See mit Badestrand. Im frei zugänglichen „Eiszeitpark“ am Ufer warten Mammut- und



Die Ex-Bahnbrücke über die Oder.

© Stefan Jacobs

andere dickfellige Zeitgenossen auf Besuch. Wer für heute genug hat, findet Quartiere im Ort. Ansonsten naht das grandiose Finale. Die Landschaft wirkt hier uckermärkisch mit ihren knackigen Hügeln, von denen man einen kleintreten muss, bevor man den Bahntrassenweg Nr. 20 erreicht: Der zieht sich perfekt ausgebaut in famosem Wechsel zwischen Feldern, Wäldchen, Teichen und einem Bach bis an die Oder. Dort geht es über die Ex-Bahnbrücke nach Deutschland und Luftlinie nach Wriezen, wo die Regionalbahn im Stundentakt durch vertraute Gefilde fährt.





© PSD bank

Abschlussevent der Herzfahrt 2023 auf dem Tempelhofer Feld!

Für gesunde Kinderherzen

Vom 7. bis 14. Juli findet die PSD-Herzfahrt in Berlin statt. Einfach die App „PSD Herzfahrt“ auf dem Handy installieren, Fahrrad fahren und Kilometer machen. Für jeden Kilometer spendet die PSD-Bank Geld an die „Klinik für Angeborene Herzfehler“ am Deutschen Herzzentrum der Charité. Im letzten Jahr nahmen über 1.500 Menschen teil, die zusammen 56.110 Euro erradelten. Das große Finale findet am 14. Juli auf dem Tempelhofer Feld statt, hier können dann noch einmal mit vielen Runden Kilometer gemacht werden.



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

- 25. Mai:** Potsdamer Platz – S Adlershof
- 8. Juni:** S Adlershof – S Lichterfelde Süd
- 22. Juni:** S Lichterfelde Süd – Hbf Potsdam
- 6. Juli:** Hbf Potsdam – Bhf Staaken
- 20. Juli:** Bhf Staaken – Bhf Hennigsdorf
- 3. August:** Bhf Hennigsdorf – S Hermsdorf
- 17. August:** S Hermsdorf – S Wollankstraße
- 31. August:** S Wollankstraße – Potsdamer Platz



Mehr Infos:

kostenfrei und ohne Anmeldung!

Sommer! Mit tollen Radtouren für die ganze Familie!

Der ADFC Berlin organisiert in den Sommerferien tolle Angebote für Berlin-Entdecker:innen, für Fahrradfreund:innen, für Kinder und ihre Familien. Fahrt mit!

Berliner Fahrradwoche vom 25. bis 31. Juli: Eine ganze Woche voll mit spannenden geführten Radtouren. Gemütlich um den Müggelsee, eine sportliche Tour auf die neun Berliner Hügel, eine Radfahrt um den Tegeler See oder ein Besuch von historischen Orten der Industriekultur – das sind nur ein paar von insgesamt 23 Touren, die die TourGuides in den Berliner Sommerferien zu bieten haben. Das ist eine wunderbare Gelegenheit, um Berlin und Umgebung zu entdecken.

Einfach den QR-Code scannen. Hier sind unsere Berliner-Fahrradwochen-Touren aufgelistet:



Fahrradsommer für Kinder und Jugendliche vom 12. bis 18. August: Wir haben ein tolles Radtourenprogramm für Kinder und Jugendliche für den Sommer zusammengestellt: Mit den Kindern fahren wir auf tolle Spielplätze, auf den Fliegeberg oder ins Kindermuseum Lichtenrade. Mit den Jugendlichen geht es mit dem Rad zum Futurium oder zum Mittelpunkt der Erde. Außerdem sind noch spezielle Fahrradreparaturkurse für Kinder ab 10 Jahren im Angebot: Hier lernen die Kinder auf spielerische Art und Weise, wie sie zum Beispiel einen Platten flicken können.

Einfach den QR-Code scannen. Hier sind unsere Angebote für den Fahrradsommer aufgelistet:



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

Cornelia Hain
 Rechtsanwältin
 Yorckstraße 26
 10695 Berlin
 (030) 516 964 13
 hain@c-hain.de

Familienrecht/Erbrecht/Verkehrsrecht;
 u.a. Regulierung von Fahrradunfällen mit schweren Verletzungen

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@vsvf-mail.de Sa 10-17⁰⁰

Mache eine Probefahrt und finde dein perfektes E-Bike



Seit über 130 Jahren stellt Gazelle in den Niederlanden die komfortabelsten Fahrräder für die verschiedensten Ansprüche her.

Gazelle E-Bike Testcenter Berlin

Am Pechpohl 6a, 12529 Berlin-Schönefeld | Telefon 030 65666569



Probefahrt gefällig?

Im Gazelle E-Bike Testcenter in Berlin kannst du über 130 E-Bike Modelle kostenlos Probefahren.





„Straßen sind für alle da!“ Kidical Mass in Berlin

So viel wie noch nie: Auf 18 Kinder-Fahrraddemos an zwei Wochenenden in elf Bezirken fuhren knapp 3000 Kinder mit ihren Eltern durch die Straßen von Berlin. Die Kinder sagten damit laut und deutlich: Ob mit dem Fahrrad zur Schule oder zu Fuß zu Freunden – wir wollen sicher und selbstständig unterwegs sein. Unter dem Motto „Straßen sind für alle da!“ fanden vom 20. April bis 5. Mai bundesweit Kidical Mass Aktionswochen in hunderten Städten und Gemeinden mit hunderttausenden Teilnehmer:innen statt. In Berlin waren die Kidical-Mass-Demos an den Wochenenden 27./28. April und 4./5. Mai. Die Demos wurden organisiert vom ADFC Berlin, von Changing Cities e.V., vom VCD Nordost und von vielen weiteren lokalen Initiativen.

ADFC-Velokiez

Im ADFC-Velokiez in der Möckernstraße 47 in Kreuzberg betreibt der ADFC Berlin eine Velo-Bibliothek, eine Selbsthilfwerkstatt und verschiedene Services und Veranstaltungen.

Öffnungszeiten

Velo-Bibliothek: Jeden Dienstag / Freitag, 15:30-18:30 Uhr

Fahrrad-Selbsthilfe-Werkstatt: Jeden Montag, 18.00-20.00 Uhr /
Mittwoch und Freitag, 17-20 Uhr

Fahrrad-Codierung: Jeden Mittwoch, 17-19 Uhr

Informationen zu weiteren Services wie die ADFC-Rechtsberatung und die Fahrrad-Reparatur-Kurse oder den Online-Shop gibt es hier:

<https://berlin.adfc.de/adfc-berlin>

Landesgeschäftsstelle Brandenburg



Unsere Landesgeschäftsstelle liegt im Holländischen Viertel. Von dort werden die Geschehnisse 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 Selbsthilfwerkstatt 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

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

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: 2 Ausgaben in 2024

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)
Schirin Rajabi (Layout)

ANZEIGEN

Schirin Rajabi
Tel. (030) 70238-716 oder 0176 651 654 70
radzeit@adfc-berlin.de
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 35.

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

Druckauflage: 16.000 Exemplare

ISSN 1439-8702

