



Editorial

Das ist gut: Immer mehr Wege in Berlin werden zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV zurückgelegt. Nur, in der Gestaltung der Straßen spiegelt sich das noch nicht wider. Sicher und zusammenhängend, breit und komfortabel, so müssen die Wege für den Umweltverbund gestaltet sein. Wie wir dahinkommen können, erklärt die Initiative *Berlin autofrei*. Wir haben uns die Pläne des Volksentscheids genauer angesehen.

Außerdem in dieser Ausgabe: Was tut sich beim Radverkehr in Tempelhof-Schöneberg? Wir nehmen den Bezirk unter die Lupe, werfen einen kritischen Blick auf das neue Verkehrssicherheitsprogramm 2030 des Senats und empfehlen eine Radtour entlang der Dahme.

Zum Schluss noch ein riesen Dankeschön! Einmal im Jahr gehören die Straßen den Radfahrenden: Danke an alle, die am 1. Juni bei unserer ADFC-Sternfahrt mit dabei waren!

Viel Freude beim Lesen,
wünscht

Lisa Feitsch
Pressesprecherin, Chefredaktion radzeit

Die Straßen den Menschen - Ganz viel Fahrradliebe auf der ADFC-Sternfahrt!

Straße ist Gemeingut

Die Berliner Innenstadt autofrei? Was derzeit vor Gericht entschieden wird, betrifft nicht nur das Autofahren. Es geht vielmehr um das Recht auf gleichberechtigte Mobilität, um Gesundheit und um Platz. Der ADFC Berlin im Gespräch mit dem Rechtsanwalt des Volksentscheids *Berlin autofrei*.

Von Marlene Alber.

Philipp Schulte schließt sein Fahrrad vor dem ADFC-Velokiez an. Es ist ein lauer Abend im April, auf dem grün markierten Radweg in der Möckernstraße fließt der Feierabendverkehr. Schulte vertritt als Rechtsanwalt die Initiative Volksentscheid *Berlin autofrei*. Nur eine Woche ist es her, dass sein Rad vor dem Verfassungsgerichtshof des Landes Berlin stand. Heute ist er hier, um die Fragen der ADFC-Aktiven zu beantworten.

„Die Verhandlung ist gut gelaufen“, sagt Schulte gleich vorweg. „Wer sollte über Berlins Straßen entscheiden können, wenn nicht wir Berliner:innen selbst?“ Um ins Gespräch zu kommen, müssen die Türen des Velokiez trotz des schönen Wetters geschlossen werden. Zu laut sind die Autos. „Das wäre anders, wenn unser Volksentscheid

durchkommt!“ steigt Schulte enthusiastisch in das Gespräch ein.

Immer weniger Menschen in der Hauptstadt besitzen ein Auto – das ist eines der Ergebnisse der deutschlandweiten Studie „Mobilität in Städten“. Etwa 40.000 Berlinerinnen wurden 2023 befragt. Das Fazit: Das Auto wird unbeliebter, der Trend geht zu Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr. Klingt richtig so, da sind sich hier alle einig. Schließlich hat das Auto den größten Flächenverbrauch und die schlechteste Umweltbilanz. In Berlin ist es für viele Wege schlicht überflüssig.

Nur, wie kommen wir dahin, dass sich das Mobilitätsverhalten der Menschen auch in der Straßenplanung widerspiegelt? Genau da setzt die Initiative an, erklärt Schulte.

Weiterlesen ►



Foto: privat

Rechtsanwalt Philipp Schulte

Im Sommer 2020 beginnt die Initiative *Berlin autofrei* ein Gesetz zu schreiben. Aus dem Corona-Lockdown heraus tüfteln fünf Verwaltungsrechtler:innen ein Jahr lang an der Frage: Wie können wir als Bürger:innen in Berlin die Verkehrswende verbindlich einleiten – auch gegen Widerstände aus Senat, Verwaltung und Autolobby? Ein Gesetz muss her, das die Umverteilung des Raumes in Berlin wasserdicht festschreibt.

Straßen den Menschen, nicht den Autos

Der Verkehrsentscheid, erklärt Schulte, möchte das Berliner Straßenrecht ändern. Es stammt aus dem Preußischen Landrecht des 19. Jahrhunderts und widmet öffentlichen Raum unter dem Stichwort „Gemeingebrauch“ seinem zulässigen Zweck. Früher hieß das: Wessen Kutsche darf hier fahren? Heute widmet es Verkehrsraum als gewöhnliche Straße primär dem Kfz-Verkehr, aber als Fahrradstraße oder Fußgänger:innenzone auch dem Umweltverbund. Durch den Verkehrsentscheid würde der Gemeingebrauch von Straßen in Berlin neu definiert: Privates Autofahren und Parken wäre innerhalb des S-Bahn-Rings nur noch mit Genehmigung möglich. Autobahnen und Bundesstraßen bleiben davon unberührt.

Aufgeregtes Gemurmel im ADFC-Velokiez. „**Und was ist, wenn ich ein Auto brauche?**“, spricht jemand die wohl häufigste Sorge zum Verkehrsentscheid aus.

„Autofahren soll dann möglich sein, wenn es nötig ist“, beschreibt Schulte die Idee. „Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Liefer- und Gewerbeverkehr, Polizei, öffentliche Versorgung

und Rettungsdienste, ÖPNV und Härtefälle wie Nachtschichtarbeitende können Genehmigungen beantragt werden – temporär oder dauerhaft. Und jede Privatperson hat zusätzlich ein Kontingent von zwölf privaten Fahrten pro Jahr.“

„**Und dafür entstehen Radwege und mehr öffentlicher Verkehr?**“, kommt die nächste Frage aus der Runde.

„Wir wollen den Flächenkonflikt lösen“, erklärt Schulte. „Durch weniger Autos in der Stadt werden große Flächen frei. Diese können zu Radwegen, Gehwegen, Aufenthaltsbereichen oder Busspuren umgeplant werden. Das liegt in der Hand der Anwohner:innen und Bezirke. Wir sorgen für den nötigen Freiraum.“

„**Warum so bürokratisch mit Genehmigungen, warum nicht über Parkgebühren?**“, hakt jemand nach.

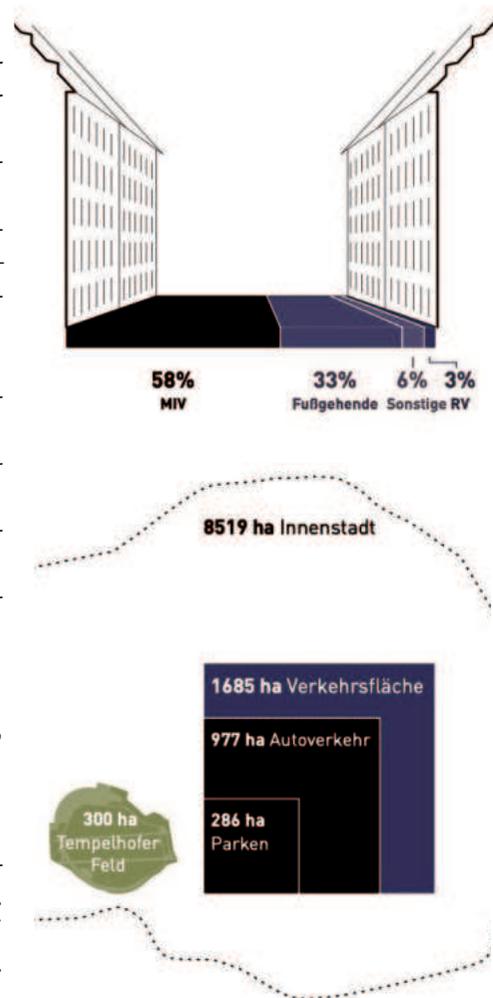
„Autoverkehr soll kein Reichenprivileg sein“, antwortet Schulte. „Wir wollen, dass alle Menschen den gleichen Zugang zu Mobilität haben – angepasst an ihre individuellen Bedürfnisse und in einer klimagerechten und gesunden Stadt.“

Das Gesetz sieht eine Übergangsphase von vier Jahren vor. In dieser Zeit soll der ÖPNV ausgebaut werden, kurzfristig vor allem der Busverkehr, der ohne Staus an Tempo gewinnt. Menschen mit begründetem Bedarf können Genehmigungen fürs Autofahren beantragen. Erklärtes Ziel ist es, dass mit dem Eintreten des Gesetzes die Zahl der privaten Autos in Berlin stark zurückgeht. Für Luft zum Atmen, weniger Lärm, für sicherere Straßen und für Raum für alle.

Der Senat zweifelte 2021 die Verfassungskonformität des Gesetzes an. Es sei ein unverhältnismäßiger Eingriff in die individuelle Handlungsfreiheit. Schulte findet das haltlos: „Die Verhältnismäßigkeit ist eine politische Frage. Der Staat muss eine gleichberechtigte Mobilität und die Gesundheit der Menschen sichern. Das tut unser Gesetz, und die Berliner:innen sollen mit dem Verkehrsentscheid darüber entscheiden dürfen.“

Wenn das Gericht den Gesetzentwurf bestätigt, müssen erneut Unterschriften gesammelt werden, um das Gesetz zur Abstimmung zu bringen. Vor allem in den Stadtteilen außerhalb des S-Bahn-Rings werden Verkehrswendefans dann Überzeugungsarbeit leisten müssen, denn hier nutzen mehr Menschen das Auto und das ÖPNV-Angebot ist dünner. Aber, da sind sich im Velokiez alle einig: Viele Berliner:innen träumen von entspannten, gesunden, sicheren Wegen durch die Stadt.

Mehr Informationen dazu auf volksentscheid-berlin-autofrei.de



Privater Autoverkehr belegt in Berlin 58 % der Verkehrsflächen, obwohl die Berliner:innen nur 38 % der Kilometer und 22 % der Wege mit dem Auto zurücklegen. Parken verbraucht allein innerhalb des S-Bahn-Rings 286 Hektar. Das entspricht etwa der Fläche des Tempelhofer Feldes. Quelle: Darstellung der Initiative Volksentscheid Berlin autofrei.

Alle gemeinsam: Weiter für die Verkehrswende kämpfen

Man könnte eine Mini-Sternfahrt vermuten – aus ganz Berlin kommen die Menschen auf ihren Fahrrädern am Samstag, den 5. April 2025, ins Tempodrom in Berlin-Kreuzberg. Dort findet die 43. Mitgliederversammlung des ADFC Berlin statt. Der Tag ist gefüllt von Rückblick, Ausblick, Vorstandswahlen und Begegnungen.
Von Lisa Feitsch.

„Das Besondere am ADFC ist: Er wird getragen von rund 240.000 Menschen, die den ADFC mit ihrem Engagement unterstützen. Davon kommen mehr als 21.000 Menschen aus Berlin – Tendenz wachsend, das ist toll“, so leitet Dr. Caroline Lodemann, Politische Bundesgeschäftsführerin des



Fotos: Daniel Pepper

Dr. Caroline Lodemann begrüßt die Mitglieder.

ADFC ihre Begrüßungsworte auf der ADFC Berlin Mitgliederversammlung ein. Mit einer ausholenden Handbewegung zeigt sie auf die Menschen im Saal. Wer heute hier ist, gestaltet mit und bringt sich ein. Das verdient erst einmal Applaus. Doch hier ruht sich keiner aus. Weiter geht's für den Fahrrad-Club!

Der ADFC will jünger werden

Gerade für die unter 18-Jährigen in Deutschland ist das Fahrrad ein zentrales Verkehrsmittel, erklärt Caroline Lodemann. Zeit, dass wir dieser Perspektive bei uns im Verein und in der Verkehrspolitik stärker Gehör verschaffen. Der Junge ADFC Berlin steht in den Startlöchern.



Der neue Vorstand v.l.n.r.: Henning Voget, Hannelore Lingen, Ralf Siemers, SuSanne Grittner, Evan Vosberg, Claudia Thiele, Eberhard Brodhage.

Rückblick und Dank

Eberhard Brodhage und Hannelore Lingen begrüßen im Namen des Vorstands die 153 Mitglieder des ADFC Berlin vor Ort. Ihr Dank geht an alle Aktiven des Vereins und die Landesgeschäftsstelle des ADFC Berlin. Zu danken gibt es genug, denn der Einsatz in den vergangenen zwei Jahren war hoch. Wir kämpfen für jeden Kilometer Radweg, hieß es, wenn der ADFC gemeinsam mit den Menschen auf der Straße und seinen Bündnispartnern zur Fahrraddemo rief.

Einsatz lohnt sich

Neben lokalen, wöchentlichen Fahrraddemos, konnte der ADFC Berlin in den vergangenen zwei Jahren mehrere Großdemos auf die Beine stellen. Mehr als 14.000 Menschen sind 2023 dem Aufruf gefolgt und demonstrierten unter dem Motto „Radwegestopp? Nicht mit uns! Das Mobilitätsgesetz gilt!“ Auch bei der ADFC-Sternfahrt machten 2024 rekordverdächtige 32.000 Menschen Berlin für einen Tag zur Fahrradstadt. Grund zur Freude: Mit seiner Arbeit konnte der ADFC Berlin seit 2023 rund 4.700 Neumitglieder gewinnen.



Johanna Zimmermann lädt ein zum Jungen ADFC Berlin.

Kein Grund zur Freude hingegen ist die Berliner Verkehrspolitik. Viel zu wenig und viel zu langsam, so das Fazit auf der Mitgliederversammlung.

Vorstandswahl

„Unsere Arbeit geht jetzt erst los“, heißt es aus dem Vorstand. Nach zwei Jahren steht wieder die Wahl des Landesvorstandes an. Hannelore Lingen und Eberhard Brodhage führen ihre Arbeit als Vorstandsvorsitzende weiter fort. Die Mitglieder bestätigen auch SuSanne Grittner, Ralf Siemers, Claudia Thiele, Henning Voget und Evan Vosberg in ihren Vorstandsämtern. Maria-Anne Lamberti trat nicht erneut zur Wahl an und wurde mit herzlichem Dank für ihre Arbeit verabschiedet.

Wir bleiben dran!

Mit großer Mehrheit beschließen die Mitglieder einen politischen Leitantrag. Damit wird deutlich, wofür der ADFC Berlin steht: für eine nachhaltige Verkehrswende hin zu einer klimafreundlichen, gesundheitsfördernden und gerechten Mobilität. Der Antrag ist als Appell an den Berliner Senat zu verstehen. Seine Forderungen: die Verkehrswende mit allen Mitteln auf Landesebene umsetzen, auf Bezirks- und Bundesebene voranbringen.

Solange die Politik diese Notwendigkeiten verweigert, ist der Antrag gleichermaßen Bekenntnis und Auftrag an den ADFC Berlin. Ein Blick in die motivierten Gesichter im Raum macht Mut. Mit aller Kraft wird man sich hier weiter für das Fahrrad einsetzen.



Gazelle E-Bike Days: Testen, erleben & gewinnen

Teste deine Lieblings-Gazelle, erlebe einen tollen Tag der offenen Tür mit der ganzen Familie und gewinne ein E-Bike bei unserem großen Gewinnspiel!

Wann: Samstag, 14. Juni
Wo: E-Bike Testcenter Berlin
Mehr Infos unter www.gazelle.de



GAZELLE 

Verkehrssicherheitsprogramm 2030: Der Umsetzungswille fehlt

Die Unfallstatistik zeigt weiter bestürzend viele Unfälle, insbesondere ältere Menschen und Fußgänger:innen sind betroffen. Das frisch verabschiedete Verkehrssicherheitsprogramm 2030 bekennt sich zwar zur Vision Zero, dem Ziel von null Verkehrstoten und null Schwerverletzten, aber es fehlt die Finanzierung für wirksame Maßnahmen.

Von Marlene Alber.

Die jährliche Unfallstatistik der Polizei 2024 zählt in Berlin knapp 5.000 verletzte Radfahrende, davon 528 schwer. Über die letzten fünf Jahre ist die Tendenz minimal rückläufig, etwas deutlicher im Vergleich zu steigenden Radverkehrszahlen. Die Zahlen zeigen keinen Durchbruch in der Verkehrssicherheit, spricht: Verbesserung ist nicht in Sicht. Die Zahlen sind zu hoch und jede:r verunglückte Radfahrende ist eine Person zu viel. Als Hauptunfallursachen gegenüber Radfahrenden bleiben die bekannten Probleme, gegen die sich der ADFC Berlin seit Jahrzehnten einsetzt: Fehler beim Abbiegen durch Kfz- und Lkw-Fahrende, Vorfahrtverstöße, falsches Ein- und Aussteigen und mangelnder Sicherheitsabstand seitens Kfz-Lenkender.

Verkehrssicherheitsprogramm 2030: Versprechen, die wir schon kennen

Das im Februar beschlossene Verkehrssicherheitsprogramm 2030 der Verkehrssenatorin Ute Bonde (CDU) trifft ähnliche Analysen. Radverkehr ist als ein Handlungsschwerpunkt gelistet. Im Kern sollen bekannte „sicherheitsrelevante“ Maßnahmen aus dem Radverkehrsplan „priorisiert“ umgesetzt wer-

den. Explizit wird eine „durchgängige Radverkehrsführung“ gefordert, die Sicherung von Knotenpunkten, Pilotprojekte an Kreuzungen und Arbeitshilfen für einheitliche Planung. Diese Maßnahmen sind ebenso sinnvoll wie altbekannt – und allgemein gehalten.

Denn was nicht im Programm steht: Finanzierungszusagen. Zwar hat der Senat das explizite Verkehrssicherheitsbudget nicht gekürzt. Daraus werden Projekte wie Verkehrsbildung finanziert, aber keine Infrastrukturmaßnahmen. Alle Fahrradinfrastruktur-Budgets hingegen wurden für die kommenden Jahre massiv gekürzt.

Kein Geld – keine sicheren Kreuzungen

Die bisherige Zielsetzung von 30 sicher umgebauten Kreuzungen pro Jahr wurde in den vergangenen Jahren bereits nicht erreicht. Mit den aktuellen Kürzungen scheint das Ziel komplett aufgegeben zu sein. Das frische Verkehrssicherheitsprogramm ist damit nicht mehr als ein hübsches Papier, wenn hinter den notwendigen und bekannten Maßnahmen kein politischer Umsetzungswille und keine Finanzierung stehen.

Das ist fatal, denn in Berlin sind 68 Prozent der Wege unter 5 km lang und



Mit Geisterrädern gedenken wir den getöteten Radfahrerinnen und Radfahrern.

damit perfekt fürs Fahrrad geeignet. Gerade um ungeübte Menschen für das klimafreundliche Radfahren zu begeistern, muss Radfahren entspannt und sicher möglich sein. Solange die Politik sichere Radwege vernachlässigt, bleibt viel Potenzial für Lebensqualität und Klimaschutz auf der Straße liegen, und Menschen werden unnötig im Straßenverkehr gefährdet.



Mit dem Ride of Silence setzt sich der ADFC Berlin für mehr Verkehrssicherheit ein.

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
 10965 Berlin
 (030) 34 76 15 12
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@vsf-mail.de Sa 10-17⁰⁰



© Foto: Karl Grünberg, ADFC Berlin

Endlich! Der geschützte Radweg auf dem Tempelhofer Damm wurde 2022 fertig.

Wir konzentrieren uns auf die Nebenstraßen

Eine Verkehrsstadträtin, die nicht lange fackelt: Warum in ihrem Bezirk mehr für den Radverkehr passiert als anderswo. Wie sie den Senat umgeht. Und was sie trotzdem bremst. Von Karl Grünberg.

Frau Ellenbeck: Mit Blick auf die Verkehrswende – was charakterisiert Ihren Bezirk?

Die Vielseitigkeit! Schöneberg ist dicht bebaut, ein Ortsteil der kurzen Wege – perfekt fürs Fahrrad und zu Fuß. Dann geht es raus nach Tempelhof, Mariendorf, Lichtenrade – bis an den Stadtrand. Die Wege werden länger, Einfamilienhäuser und Gewerbegebiete prägen das Bild. Das führt zu unterschiedlichen Verkehrsbedürfnissen: Bin ich von Lärm betroffen? Komme ich gut in die Stadt? Diese Vielfalt macht meine Arbeit spannend.

In Ihrem Bezirk geht es für das Fahrrad voran, wie in kaum einem anderen in Berlin. Es gibt neue Fahrradstraßen und geschützte Radstreifen – mit der Hauptstraße und der Grunewaldstraße sogar richtige Leuchtturmprojekte. Warum läuft es bei Ihnen so gut?

Verkehrspolitik ist komplex, viele Akteure mischen mit. Ein klares Ziel und die notwendige Durchsetzungskraft sind entscheidend.

Was meinen Sie damit?

Nehmen wir den Radwegestopp nach dem Regierungswechsel auf Landesebene. Längst geplante Radwege lagen plötzlich auf Eis. Doch der Protest so vieler Menschen hat geholfen, die Projekte auf der Haupt- und nun der Grunewaldstraße doch noch umzusetzen. Ohne diesen Rückenwind wären die Projekte nicht wieder freigegeben worden. Auch die IHK und die Wissenschaft haben sich in die Debatte eingeschaltet – das ist der Rückenwind, den wir dann brauchen, um Dinge umzusetzen.

Was wollen Sie umsetzen?

Ich als Verkehrsstadträtin möchte zivilisierte Straßen und lebenswerte öffentliche Räume, in denen alle Menschen sicher und entspannt ankommen und sich auch gerne aufhalten. Dazu gehört im Übrigen auch unser so wichtiges Stadtgrün. Das ist immens wichtig für funktionierende Nachbarschaften und ein gesundes Stadtklima, aber es geht auch ganz grundsätzlich darum, überhaupt erst einmal sichere Infrastruktur

zu schaffen. 55 getötete Menschen im Verkehr – wie im letzten Jahr – sind komplett inakzeptabel.

An welche Wege denken Sie da?

Hier direkt auf dem Tempelhofer Damm ist noch unter meiner Vorgängerin ein neuer geschützter Radstreifen entstanden. Früher gab es hier auf dieser vielbefahrenen Einfallstraße überhaupt keinen Radverkehr, eine Schülerin starb 2008 hier auf dem Fahrrad. Jetzt sehe ich Schüler:innen mit ihren Tornistern auf dem Rücken, wie sie den Weg zur Schule mit ihrem Fahrrad selbstständig und geschützt vor dem fahrenden Autoverkehr bestreiten. Wenn ich dieses Bild morgens auf dem Weg zur Arbeit im Rathaus vor Augen habe, dann weiß ich, warum es sich lohnt, für gute Infrastruktur einzustehen. Dann verstehen viele Menschen, dass diese Veränderungen notwendig sind. Das Gleiche gilt für den Mariendorfer Damm: Auf 1,4 Kilometern haben wir einen geschützten Radweg auf einer Bundesstraße angelegt, wo vorher gar nichts war.

Wir haben jetzt zwei Jahre SPD-CDU-Regierung hinter uns, der Neubau von Radverkehrsanlagen ist mit etwa 20 Kilometern pro Jahr auf ein Minimum reduziert worden, die Finanzen werden zusammengestrichen. Wie gehen Sie auf Bezirksebene damit um?

Der Bau des Radweges auf der Grunewaldstraße ist im vollen Gang. Doch das wird eines der letzten großen Projekte an einer Hauptverkehrsstraße sein. Wir zehren quasi noch von den Früchten der abgeschafften Projekteinheit Radverkehr, in der Bezirke, infraVelo und Senat zusammengearbeitet haben und in der Planung und Anordnung in einer Hand waren. Heute sind wir wieder bei dem alten Pingpong-Spiel.

Wie sieht dieses Pingpong-Spiel aus?

Im Hauptverkehrsnetz sind wir als Bezirk die Straßenbaulastträger, die Senatsverwaltung übernimmt dann die straßenverkehrsrechtliche Anordnung. Planen wir also einen Radweg auf einer Hauptstraße, kann die Senatsverwaltung diese Pläne ablehnen, zum Beispiel, weil Parkplätze wegfallen würden. Ohne die notwendige Anordnung ist eine Umsetzung nicht möglich, das Projekt wird somit verzögert. Da wir Bezirke außerdem nicht über ausreichend Finanzen verfü-

gen, um größere Straßenverkehrsprojekte zu stemmen, sind wir auch hier auf die Senatsverwaltung angewiesen, auch wenn es um die Fördergelder vom Bund geht. Ende 2024 hat die SenMVKU Förderanträge für neue Fahrradstraßen nicht an den Bund weitergegeben.

Wie reagieren Sie?

Wir konzentrieren uns jetzt auf die Nebenstraßen und damit auf all das, wozu wir die Senatsverwaltung nicht brauchen. Die neuen Fahrradstraßen finanziert der Bezirk nun selbst.

Schauen wir einmal nach Tempelhof. Hier bremsen vor allem holprige Hochbordradwege das Fahrvergnügen. Warum geschieht hier nichts?

Hochbordradwege sind oft marode, aber die Sanierung scheitert an Wurzeln und Platzmangel. Stattdessen einen Radstreifen auf die Straße zu bringen, ist auch nicht möglich, weil wir dazu die Senatsverwaltung brauchen. Das ist unbefriedigend. Ich schaue jetzt vor allem, wo ich mit kleinen Maßnahmen die Sicherheit von Radfahrenden verbessern kann – den Radweg im Kreuzungsbereich geschützt vom Hochbordradweg auf die Straße holen, wo die Radfahrenden dann auch gesehen werden, zum Beispiel.



Bezirksstadträtin Dr. Saskia Ellenbeck (Bündnis 90/Die Grünen)

Was macht Ihnen Mut, dennoch weiterzumachen?

Es gibt viele Hürden, aber wenn eine neue Infrastruktur für die Mobilitätswende auf die Straße kommt und den Alltag der Menschen konkret verbessert, dann hat sich all das gelohnt.

Frau Ellenbeck, vielen Dank für das Gespräch.

Riesen Erfolg: „Berlin zählt Mobilität“ wächst!

Berliner:innen schaffen Wissen: Mit dem Projekt „Berlin zählt Mobilität“ erfassen Menschen in Berlin mittels Zählgeräte den Straßenverkehr. Wer seinen Kiez lebenswerter und sicherer gestalten will, kann durch die zur Verfügung gestellten Zählgeräte (siehe Foto) lokale Verkehrsdaten in Echtzeit erheben. Damit entsteht die Chance für Anwohner:innen und Initiativen, auf Basis der realen Mobilitätsdaten, Verwaltungshandeln für die lebenswerte Stadt einzufordern.

„Im April 2025 feiert unser Projekt seinen dreijährigen Geburtstag! Darauf können wir stolz sein. Ursprünglich für zwei Jahre geplant, sind wir inzwischen das größte Projekt dieser Art in Europa. Auch aus diesem Grund haben wir die zeitliche Begrenzung aufgehoben

und unser ursprüngliches Inventar auf etwa 200 Zählgeräte verdoppeln können, die wir immer noch kostenlos verleihen“, sagt Ralf Siemers, verantwortlich für das Projekt „Berlin zählt Mobilität“ im ADFC Berlin.

Du möchtest dich der Zählung anschließen? Melde dich hier: www.berlin.adfc.de/artikel/berlin-zaehlt



Scannen und mitmachen





Warum hört der Fahrradweg einfach hier auf? Der ADFC Tempelhof fordert einen geschützten Radstreifen für die Marienfelder Allee.

Wo zwischen Himmel und Hölle nur eine Kreuzung liegt

Der Bezirk Tempelhof-Schöneberg ist Spitzenreiter beim Radwegebau. Doch während in Schöneberg das Radnetz erlebbar besser wird, ruckelt es erheblich, je näher man der Stadtgrenze kommt. Wie weit geht der Ausbau noch – und wo stockt er? Ein Blick auf Erfolge, Hindernisse und den Kampf um sichere Wege. *Von Karl Grünberg.*

Eben noch fährt man auf dem holprigen, buckeligen Hochbordradweg am Anfang der Rathausstraße. Plötzlich, wie aus dem Nichts, wird man auf die enge, vielbefahrene Fahrbahn geleitet. Es bleibt keine Zeit, um nach hinten zu schauen und sich zu vergewissern, dass kein Lkw einen mitnimmt. Puh, alles noch einmal gut gegangen. Aber der Schreck war da. Wie überhaupt der Schreck häufig mitfährt, je weiter man sich von Schöneberg über Tempelhof, Marienfelde und Lankwitz dem Stadtrand nähert.

In Tempelhof-Schöneberg hat sich in den letzten paar Jahren sehr viel für den Radverkehr getan, sagen sowohl Claudia Thiele von der ADFC-Stadtteilgruppe Schöneberg als auch Mechtild Lutze von der ADFC-Stadtteilgruppe Tempelhof. Ein wichtiges Startsignal für den Fahrrad-Wege-Schub war der Tempelhofer Damm.

Der Weg war lang: 2008 wurde ein 14-jähriges Mädchen auf dem Tempelhofer Damm von einem Lkw-Fahrer getötet. Erst jetzt entstand so viel politischer Druck, dass nach und nach die Idee eines Radweges auch im Verkehrsausschuss und

in der BVV ankam. 2017 gab es endlich einen entsprechenden Beschluss der BVV. Doch wieder passierte nichts, bis der ADFC Tempelhof zusammen mit anderen Verbänden ab 2020 monatlich demonstrierte. „Uns war die Hutschnur geplatzt“, sagt Mechtild Lutze. Im Herbst 2022 war es dann

soweit, der geschützte Radweg wurde eingeweiht. Mit Erfolg: Wo vorher sich kein:e Radfahrer:in auf die Straße traute, düst heute – ob jung oder alt – ein:e Radler:in nach dem:der anderen vorbei.

Tatsächlich ist Tempelhof-Schöneberg einer der Bezirke, in dem der Radwegeausbau besonders Fahrt aufgenommen hat. 2024 belegte der Bezirk mit 5,7 Kilometern neuen Radwegen den Spitzenplatz, darunter war auch der langerwartete und geschützte Radweg auf der Hauptstraße. Andere Bezirke schafften nicht einmal einen Kilometer.

Ebenfalls richtig gut finden Claudia Thiele und Mechtild Lutze den neuen geschützten Radweg auf dem Marienfelder Damm, der sich 1,4 Kilometer lang von der Ullsteinstraße bis Alt-Mariendorf erstreckt und 2024 fertig wurde. Hier fühlt sich



„Der geschützte Radweg am Tempelhofer Damm ist ein Leuchtturmprojekt“, sagen Mechtild Lutze und Claudia Thiele von den ADFC-Stadtteilgruppen Tempelhof und Schöneberg.



Willkommen in der Hölle: Der Hochbordradweg am Marienfelder Damm ist schmal, holprig und gefährlich.

Radfahren endlich sicher an, trotz des vielen Kfz-Verkehrs. Das wirkt sich aus: Im Vorher-nachher-Vergleich ist der Radverkehr an der Radzählstelle Mariendorfer Damm um 20 Prozent gestiegen.

Tempelhofer Damm, Marienfelder Damm, Hauptstraße – woher kommen diese vielen Erfolge? „Wir profitieren immer noch von der Projekteinheit Radverkehr, die es unter der alten Senatsverwaltung noch gab. infraVelo, Bezirk und Senat haben Hand in Hand sehr schnell planen und anordnen können“, sagt Saskia Ellenbeck (Bündnis 90/Grüne), Bezirksstadträtin für Verkehr im Bezirk, im Interview mit dem ADFC Berlin (S. 4).

Und heute? Heute gibt es diese Projekteinheit nicht mehr, und die seit 2023 von der CDU geführte Senatsverwaltung für Verkehr bremst, wo sie nur kann.

Ein Beispiel für diese Bremspolitik ist die Grunewaldstraße in Schöneberg: Eigentlich längst fertig geplant, stoppte die Senatsverwaltung für Verkehr dieses Projekt erst im Sommer 2023. Die Begründung: Parkplätze sollten erhalten bleiben. Doch mit dem Protest vom ADFC Berlin, anderer Verkehrsverbände und von Anwohnenden hatte sie nicht gerechnet. Jetzt wird der Radweg mit zwei Jahren Verspätung doch noch gebaut werden: 1,5 Kilometer und geschützt – ein echter Erfolg für alle Beteiligten. Das Problem dabei: Es wird einer der letzten großen Radwegprojekte an Hauptstraßen im Bezirk bleiben.

Der Bezirk würde sich jetzt auf die Nebenstraßen und damit auf Maßnahmen konzentrieren, die er selbst und ohne die Senatsverwaltung umsetzen kann. So werden in diesem Jahr noch die Monumentenstraße-Langenscheidtstraße sowie die Belziger Straße zu Fahrradstraßen umgebaut. Diese Maßnahme finanziert der Bezirk selbst, nachdem der Senat entsprechende Förderanträge an den Bund nicht weitergeleitet hatte. Das Radnetz in dem Teilbezirk Schöneberg wird immer dichter, so wie es das Mobilitätsgesetz eigentlich vorgibt.

Anders sieht es aus, je weiter man an den Stadtrand gelangt. Eben noch fährt man sicher auf dem Radweg des Marienfelder Damms. Kommt man dann jedoch an die Friedensstraße, ändert sich das schlagartig: „Vom Himmel in die Hölle“, sagt Mechtild Lutze. Über die Kreuzung rüber geht es auf einen extrem schmalen und holprigen Hochbordradweg.

Ein Einzelfall? Nein, ab hier beginnt das Gebiet der holprigen, alten und gefährlichen Radinfrastruktur.

Warum also endet der tolle Radweg einfach und wird nicht weitergeführt? Im Bezirk ist man sich über einen möglichen Weiterbau nicht einig. Die Grünen wären dafür, die SPD dagegen. Zusammen mit der CDU blockiert sie hier den Radverkehrsfortschritt. Ähnlich sieht es auf der Marienfelder Allee aus, hier passieren täglich 21.000 Pkw und 2.000 Lkw, einen Radweg gibt es keinen. Aktuell demonstriert der ADFC Tempelhof hier monatlich – zusammen mit Anwohner:innen und anderen Initiativen. Parkplätze weg, Radweg her, plus sichere Querungshilfen für Fußgänger:innen lauten die Forderungen. Doch: „Wir kommen auf den Hauptstraßen aktuell nicht weiter“, sagt Saskia Ellenbeck. Ihr Ärger darüber ist ihr anzumerken: Das Mobilitätsgesetz sieht eindeutig sichere Radwege an Hauptstraßen vor. Und das Mobilitätsgesetz gilt nach wie vor. Es wird nur ignoriert.

Je mehr es in Schöneberg vorangeht, umso größer wird der Kontrast, je weiter man an den Stadtrand kommt. Es bleibt also noch eine Menge zu tun, um im ganzen Bezirk gut und sicher Radfahren zu können. Einerseits bleiben die Aussichten bewölkt. Andererseits wird es immer kleine Fortschritte geben. In Lichtenrade wird es nun eine Schulstraße geben, damit Schüler:innen sicher in die Schule kommen und das ohne Elterntaxi. Da waren Bezirksverordnetenversammlung, die Anwohnenden, die Eltern und Schüler:innen ausnahmsweise einmal alle dafür. Schritt für Schritt.



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.

- 31. Mai:** Potsdamer Platz – S Adlershof
- 14. Juni:** S Adlershof – S Lichterfelde Süd
- 28. Juni:** S Lichterfelde Süd – Hbf Potsdam
- 12. Juli:** Hbf Potsdam – Bhf Staaken
- 26. Juli:** Bhf Staaken – Bhf Hennigsdorf
- 9. August:** Bhf Hennigsdorf – S Hermsdorf
- 23. August:** S Hermsdorf – S Wollankstraße
- 6. September:** S Wollankstraße – Potsdamer Platz

Mehr Infos:



kostenfrei und ohne Anmeldung!



Fotos: Karl Grünberg, ADFC Berlin

Von Bernau nach Oranienburg – viel Spaß auf der ADFC-Radtour.

Tritt für Tritt zum Glück: Warum Peter Schäfer seine ADFC-Touren liebt

Peter Schäfer liebt das Radfahren – und das merkt man. 15 Touren organisiert er für den ADFC Berlin im Jahr. Was eine gute Tour ausmacht, warum ein Schlussmann unverzichtbar ist und weshalb sich das Ehrenamt für ihn lohnt – eine Fahrt voller Begegnungen und Erlebnisse. Von Karl Grünberg.

Peter Schäfer steht auf dem Bahnhofsvorplatz von Bernau und wartet. 23 Teilnehmer:innen haben sich zu seiner ADFC-Radtour angemeldet. „Das ist schon ganz schön viel“, sagt er und schaut auf sein Handy. Noch 25 Minuten, dann soll es losgehen. Die Sonne scheint und der Frühling schickt seine ersten Strahlen ins Land. 60 Kilometer soll die Tour heute lang werden.

Peter zählt auf: Als Erstes geht es den Usedom-Radweg entlang, dann weiter über den Oder-Havel-Radweg und zuletzt den Berlin-Kopenhagen-Radweg bis zurück nach Oranienburg. Das macht er gerne, von S-Bahn-Station zu S-Bahn-Station, da ist eine sichere An- und Abfahrt garantiert. Peter kennt sich bestens mit Streckenplanung aus. Seine eigenen Radtouren führten ihn bis ans Nordkap in Norwegen, nach Südfinnland, einmal hat er sogar die Insel Sardinien mit dem Fahrrad umrundet. Nur eine Sache

macht ihm heute Sorgen: „Bei so vielen Teilnehmer:innen brauche ich einen guten Schlussmann.“

Peter begrüßt, schüttelt Hände, trägt in die Liste ein, nimmt die Teilnahmegebühren entgegen, macht hier einen Scherz, freut sich da über ein bekanntes Gesicht – all das tut er auf eine entspannte, verbindliche Art. „Mir macht die Tourenleitung richtig Spaß“, sagt er. 72 Jahre ist er alt, früher hat er als wissenschaftlicher Mitarbeiter im Bereich der Physik gearbeitet. Bei den ADFC-Radtouren fährt er seit 1999 mit. „Dann war ich an dem Punkt, dass ich etwas zurückgeben wollte“, sagt er. Heute ist Peter einer von 60 ehrenamtlichen Tourenleiter:innen des ADFC Berlin, die alle zusammen 327 Eintagestouren, 51 Wanderungen, zehn Radreisen und elf Kieztouren im letzten Jahr auf die Beine gestellt haben.

Da kommt Andre angefahren, Fahr-

radhelm, Fahrradbrille, Funktionsjacke, ein Lachen im Gesicht. „Willst du heute mein Schlussmann sein?“, fragt ihn Peter. Schlussmänner oder -frauen sind wichtig, erklärt Peter. Er selber fährt vorneweg, versucht im Rückspiegel alles im Blick zu behalten. Wenn aber die Gruppe so groß ist, bekommt er nicht mit, was hinten passiert. Falls jemand langsamer wird oder eine Panne hat, ruft der Schlussmann einfach den: die Tourenleiter:in an und gibt Bescheid.

Andre will. Das liegt ihm. Er fährt gerne hinten, behält den Überblick.

„Wann geht es los?“, ruft eine Frau. Peters Handy klingelt, eine S-Bahn ist ausgefallen, zwei Teilnehmerinnen kommen später. „Wir warten noch zehn Minuten“, sagt Peter ins Telefon. „Zur Not fahrt ihr uns einfach hinterher.“ Er hat immer genügend Puffer eingeplant. Falls nötig, verkürzt er die Pausen ein wenig, die Route heute ist nur „mittelschwer“.

Die ADFC-Touren sind einfach, mittel oder schwer – je nachdem, wie viele Kilometer gefahren werden, ob sie über befestigte Wege oder durch den holprigen Wald gehen und welche Durchschnittsgeschwindigkeit angestrebt wird. „Meine Touren sind nicht zu lang, nicht zu schnell, da kommt eine gute Stimmung auf“, sagt Peter.

Die Nachzüglerinnen sind da, Peter begrüßt alle im Namen des ADFC Berlin und erklärt die wichtigen Handzeichen. Hand nach oben heißt anhalten. Hand nach rechts oder links bedeutet abbiegen. Eine hinter dem Rücken wedelnde Hand warnt vor Gegenverkehr, man soll sich rechts einordnen. Ein Fingerzeig auf den Boden warnt vor kaputten Glasflaschen oder anderen Hindernissen. „Die Handzeichen immer nach hinten durchgeben.“



Pausen sind wichtig, Sonne tanken auch.

Dann geht es auch schon los. Einmal raus aus Bernau. Peter hat eine Route abseits der Hauptstraße gewählt – kaum Autos auf den ersten Kilometern. Wenn der:die Tourenleiter:in seine Routen zusammenstellt, dann plant er:sie erst online, dann fährt er:sie die Strecke einmal komplett ab und schaut, was funktioniert und was nicht. Dann muss er:sie die Tour im Tourenportal eintragen, die Kommunikation mit den Teilnehmenden führen, am Ende die Abrechnung machen, und einmal im Jahr gibt es ein Tourenleiter:innen-Wochenende. Das hört sich nach einer Menge ehrenamtlichen Einsatzes an. Lohnt sich das?

„Auf jeden Fall“, sagt Hannelore Lingen, Co-Vorsitzende des ADFC Berlin und zuständig für die Radtouren und die neue TourGuide-Ausbildung. Da ist zum einen die Stimmung bei den Radtouren, viele Leute mit jeder Menge



Radtouren-Leiter Peter Schäfer

guter Laune, berichtet sie. Dann ist da der Zusammenhalt unter den Tourenleitenden, die sich über Strecken und Erfahrungen austauschen. Und schließlich ist da das wunderbare Gefühl, Menschen aufs Rad und in Bewegung zu bringen. „Mit uns können Menschen, die nicht die größten Alltagsradler sind, erleben, wie viel Spaß Radfahren macht. Das ist ein aktiver Beitrag zur Verkehrswende“, sagt Hannelore Lingen.

Hügel rauf und wieder runter, der erste Abschnitt des Berlin-Usedom-Radweges bringt einige zum Schnaufen, dafür belohnt die Landschaft mit schönen Wäldern, Wiesen, Wasserflächen und immer wieder interessanten, alten Gebäuden. Viele Teilnehmende fahren nebeneinander, sie unterhalten sich, hier ein Lachen, da eine Diskussion. Wer, wo schon überall mitgefahren ist. Wer welchen Tourenleitenden mag. Wie sich das neue Fahrrad fährt. Was die Familie macht. Es ist wie ein Klassenausflug.



Die Stimmung wie ein Klassenausflug.

So geht es weiter bis Oranienburg. Einmal gab es einen Platten, der schnell geflickt wurde. Ein andermal flog ein Handschuh ins Kettenfach, was nach zehn Minuten behoben wurde. Am Ende fahren alle glücklich nach Hause – auch Peter ist zufrieden. „Ich werde dieses Jahr wieder um die 15 Touren machen“, sagt er. Die Mühe lohnt sich jedes Mal – vor allem, wenn am Ende alle mit einem Lächeln nach Hause radeln.



Der Sonne entgegen.

Willst du ADFC-TourGuide werden und deine eigenen Radtouren anbieten? Dann melde dich bei Hannelore Lingen und besuche unser TourGuide-Seminar, bei dem du Schritt für Schritt vorbereitet wirst.

**Kontakt:
hannelore.lingen@adfc-berlin.de**





Fotos: Stefan Jacobs

Unsere Tourenempfehlung in dieser Ausgabe: Ab auf den Dahme-Radweg.

Immer der Dahme nach – ein Annäherungsversuch

20 Kilometer zähe Anfahrt, 100 Kilometer Flussgenuss, 20 Kilometer Murks: Der Dahme-Radweg ist am Anfang und Ende etwas speziell, aber dazwischen sehr reizvoll. *Von Stefan Jacobs.*

Fluss in Berlin mit fünf Buchstaben? Die Spree fällt jedem ein, Fortgeschrittenen noch die Havel, Insider:innen die Panke. Aber die Dahme hat kaum jemand parat, obwohl sie an ihrer Mündung in Köpenick viel breiter ist als die Spree, die sie mitnimmt Richtung City. Grund genug, die Sache zurückzuerfolgen bis zum Ursprung.

Der Annäherungsversuch an die Dahme beginnt morgens am Bahnhof Luckau-Uckro, an dem sonst niemand ausgestiegen ist aus dem RE von Berlin. Der kürzeste Weg Richtung Quelle wäre eine radweglose Bundesstraße, der schönere führt auf einer kleinen Landstraße nach Pitschen-Pickel und fast autofrei via Falkenberg und Kemnitz nach Altsorgefeld: ein Dutzend Häuser um eine Lichtung im Wald. „Dahme“, ächzt ein uralter Wegweiser nach rechts. Nach einem Kilometer Waldweg lehnt ein zerbrochener Artgenosse an einem Baum – wieder rechts. Noch ein Kilometer bis zu einem umgekippten Schild, das sich im Moos ausruht. Hier links. Dann geradeaus bis zu einem Feld, wo ein intaktes Schild die Quelle weist. Die liegt in einer Rinne, in der am Ende der Eiszeit wohl mächtig was los war. Jetzt reicht es nur noch für etwas Schlamm, und mangels Weg muss man zurück zur letzten Biege an der Flanke des 151 Meter hohen Austenberges. Abwärts geht's nach Kolpien, das in der Senke grüßt und mit glatter Asphaltstraße empfängt. Die junge Dahme hat eine Abkürzung durch die Felder genommen und kreuzt die nun als Dahme-Radweg beschilderte Straße kurz vor Dahme/Mark. Highlight des Städtchens ist das backsteinernerne Rathaus, das

just dem von Köpenick ähnelt, direkt an der Mündung, 100 Kilometer nördlich von hier.

Ein Rundkurs führt an der Stadtmauer entlang. Vom Schloss hat der Zahn der Zeit nur die Grundmauern dagelassen, hinterm Schlosspark verliert sich das Städtchen. Auf Fläming-Skate-Premiumasphalt geht's durch die Felder zur Bach-Mühle – einer von fast 20 im Oberlauf der Dahme, die hier knöcheltief ist und so breit wie der Radweg. Über ein Wehr plätschert sie an der längst radlosen Mühle vorbei, die Privatleute restauriert haben.

Der Radweg entfernt sich nun etwas vom Fluss und verläuft mit hübschen Ausblicken am Waldrand oberhalb einer weiten Senke nach Wildau-Wentdorf. Auch dort steht noch ein großes Mühlgebäude. Zwei weitere Mühlen, Kleine und Brandmühle, meidet der offizielle Weg wegen einer gesperrten Brücke, aber mit dem Rad kommt man rüber.

Außer Landschaft ist entlang der ersten 30 Flusskilometer wenig passiert, aber das ändert sich an der Kanowmühle. Das

Die Holländermühle im Dahme-Quellort Kolpien ist von 1843.



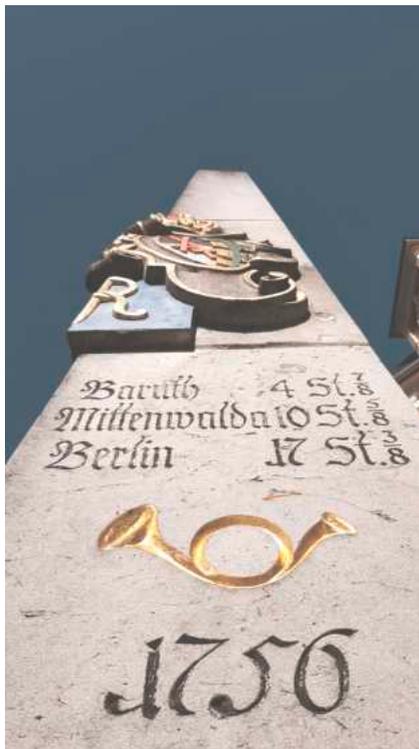


Senior-Chef Jörg Behrendt in der Kanow-Mühle bei Golßen.

Anwesen direkt am Weg ruft zum Hofladenstopp. Neben Aufstrichen, Säften, Mehl und Spreewälder Spezialitäten gibt's rund 20 Ölsorten, die meisten hier gepresst. Denn die Kanowmühle, ein Familienunternehmen in siebter Generation, ist als einzige an der Dahme noch in Betrieb. Genauer erfahren man dienstags um 10 Uhr bei einer Führung – oder man hat das Glück, auf dem Hof Jörg Behrendt über den Weg zu laufen, dem Senior. Der behauptet, er sei gerade 84 geworden, und erklärt: „Leinöl erhält einem das junge Aussehen.“ Vor 40 Jahren habe er die Müllerstochter geheiratet und sei aus Berlin hergezogen. Viel Mühlbetrieb sei nicht mehr gewesen nach jahrzehntelangem Verschleiß. Aber ab 1995 habe die Familie die Mühle wieder in Gang gebracht. Die Mechanik reicht über drei Etagen bis zur Turbine, die unter einer Luke in der Dahme hängt. Weniger pittoresk als ein Schaufelrad, aber effektiver. Wobei sie die Mühle meist mit Strom betreiben: „Vor 30 Jahren konnten wir die Turbine fast ständig laufen lassen, aber jetzt wäre bald unser Mühlteich leer.“

Noch mal zum Leinöl, von dem Freunde erzählt hatten, das aus der Kanowmühle am besten schmecke: Jörg Behrendt ist erfreut, aber nicht überrascht. Nur hier gewinnen sie das Öl per Stempelpresse, die die Samen behutsam öffnet. Die Konkurrenz zerquetsche die Körnchen in Schneckenpressen zu Brei, statt nur das Öl zu befreien. Das nehme er statt Butter, sagt Behrendt, bevor er die Berliner Edeka- und Rewe-Märkte rekapituliert, die Kanow-Öle verkaufen. Die weiteren

Postmeilensäule in Dahme

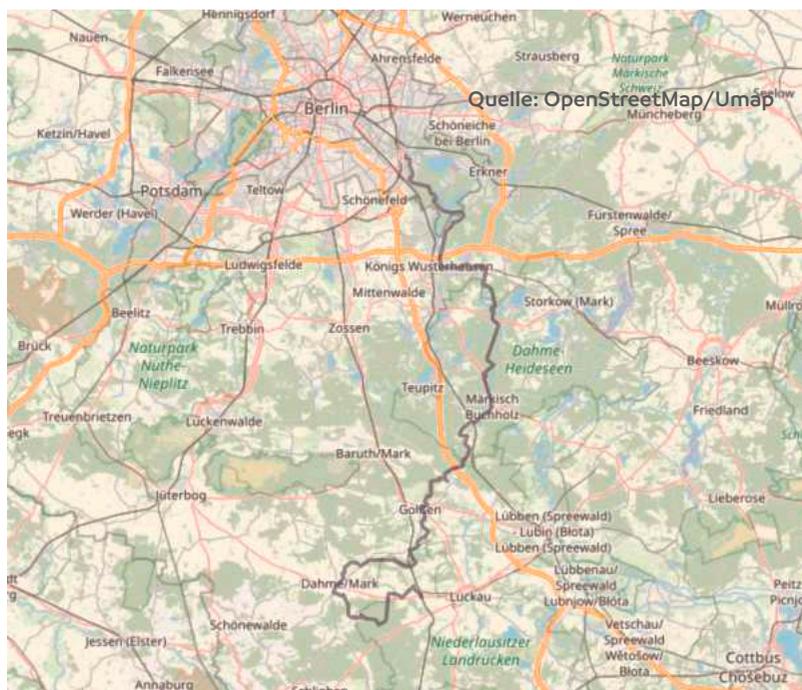


Standbeine seien Online-shop, Hofladen-Kundschaft sowie Einheimische, die sich große Gefäße befüllen lassen nach Spreewälder Art. Wie hoch liegt die Kanowmühle eigentlich? „66 Meter“, sagt Behrendt. Also 35 Meter über der Mündung in Berlin. Kaum der Rede wert.

Mit gefüllten Packtaschen geht's weiter nach Golßen, Heimat des „Spreewaldhof“-Imperiums, und durch einen Bruchwald Richtung Rietz-Neuendorf. Unter den noch kahlen Laubbäumen blühen Unmengen Buschwindröschen.

Hinter einem Hang mit strandfarbener Binnendüne öffnet sich der Wald und gibt einen Blick frei auf das Riesenraumschiff „Tropical Island“. Bis Teurow geht's auf ruhiger Landstraße weiter, dann per Fahrradstraße nach Märkisch Buchholz, wo sehr viel Wasser über ein Wehr tost. Wo kommt das denn auf einmal her?

Die Antwort lautet: Dahme-Umflutkanal. Der wurde vor 120 Jahren als Hochwasserversicherung für den Spreewald gegraben und verbindet die beiden Flusssysteme samt ihren Seen. Den ersten Seeblick gibt's nach langer Waldfahrt in Prieros und kurz darauf noch besser von der Fahrradbrücke in Dolgenbrodt. Am allerbesten wird's am Krüpelsee mit mehreren Rast- und Badestellen. Hinter dem Strandbad am Krimnicksee schwenkt die Dahme nordwärts zur Schleuse Neue Mühle, der letzten vor Berlin. Ab hier steht das Wasser praktisch. Und der Dahme-Radweg rumpelt schmal und öde neben Landstraßen bis nach Schmöckwitz. Erst vor Grünau wird's wieder hübsch, weshalb man ab Königs Wusterhausen getrost die S-Bahn nehmen kann – nun, da die Ursprungsfrage geklärt ist.



Die GPX-Daten findest du als Download auf unserer Webseite: berlin.adfc.de/radzeit

ENTDECKE UNSERE ADFC-TOUREN AUF KOMOOT



komoot.com/de-de/user/adfcberlin

Der Einsatz lohnt sich, oder?

Das sind die Neuen! Die Verkehrswende in Brandenburg voranbringen, eine Roadshow auf die Beine stellen oder für mehr Gerechtigkeit zwischen den Verkehrsteilnehmenden sorgen – darüber spricht der neue Vorstand: über Visionen und Pläne.

Aktiv das Leben spüren

Christian Wessel: Ich lebe seit 2008 zehnteil angenehme Radkilometer von Potsdam entfernt. Vorher war ich viel unterwegs, im In- und Ausland, als Wirtschaftsingenieur, meist selbstständig, als Unternehmensentwickler und mehr. Seit 2018 bin ich in der Radverkehrspolitik engagiert. Mit dem Fahrrad verbinde ich: Bewegung, frische Luft, Ressourcen schonen, Spaß, Reisen, schöne Begegnungen, Abenteuer – aktiv das Leben spüren!

Beim ADFC kann ich mich mit voller Überzeugung für „das Gute“ einsetzen. Ob beim Austausch mit Rad-Engagierten oder mit Entscheidern: Ich freue mich immer auf das Gespräch.

Dass es beim Ausbau der Radinfrastruktur oft viel zu langsam vorangeht, entmutigt mich nicht, denn: Aufgeben ist keine Option! Als einer der drei Verhandlungsführer für das 2024 beschlossene Brandenburger Mobilitätsgesetz ist es mein Ziel, die Umsetzung voranzubringen. Dafür braucht es starke Verbündete auf kommunaler, Landes- und Bundesebene, in der Zivilgesellschaft, in der Wirtschaft – überall. Gemeinsam mit unseren Partnern im Verkehrswendebündnis setze ich mich aktuell vor allem für eine verlässliche Finanzierung der Radverkehrsförderung ein.



Christian Wessel

Rückenwind für den ADFC Brandenburg

Renate Weisse aus dem Potsdamer Norden: Ich bin promovierte Physikerin und Patentanwältin und bin als Schönwetterradlerin im Vorstand. Dort organisiere ich das Frauennetzwerk, heiße die Neumitglieder willkommen, eröffne neue Ortsgruppen, knüpfe Netzwerke mit der Politik, stehe im ADFC-T-Shirt am Stand und übergebe Urkunden an zertifizierte, fahrradfreundliche Arbeitgeber.

Im nächsten Jahr plane ich eine Roadshow des ADFC auf der Fernradroute Tour Brandenburg – wer bringt die meisten Mitradelnden zusammen auf die Tour? Nicht nur die Bett+Bike-Unterkünfte profitieren von mehr Radverkehr. Über einen intensiven Kontakt zur Wirtschaft erhoffe ich mir Rückenwind für die Anliegen des ADFC Brandenburg im Land und in den Kommunen.

Was mich motiviert? Es macht einen Unterschied, ob wir für 400, 4.000 oder 8.000 Mitglieder sprechen. Für Klimaschutz, mehr soziale Teilhabe und Gesundheit durch die Verkehrswende. Da lohnt sich der Einsatz, oder?



Renate Weisse

Praktische Hilfe

Frunk Hübschmann: Ich bin 64 Jahre alt und lebe mit meiner Frau in Birkenwerder bei Berlin. Über Jahrzehnte habe ich im Bundesministerium des Innern gearbeitet und bin nun in der Freistellungsphase der Altersteilzeit. Schon seit vielen Jahren ist es mein liebtes Hobby, in Ferien und Freizeit ausgedehnte Fahrradtouren zu unternehmen. Dabei bevorzuge meine Frau und ich Flussradwege. So sind wir zum Beispiel im Jahr 2024 an der Donau entlang von Budapest nach Passau gefahren.

Durch die Arbeit des Landesverbandes, insbesondere durch das Aktiventreffen und die Mitgliederversammlungen, habe ich in die Gremienarbeit des ADFC reingeschnuppert. Das betrifft zum einen die Ortsgruppe in Birkenwerder und nun seit letztem Jahr die Arbeit im Landesverband. Ich hatte immer den Eindruck, dass die Gremienarbeit im ADFC von viel Wertschätzung gegenüber den anderen geprägt ist. Das hat mich angesprochen und motiviert. Für die Vorstandsarbeit habe ich mir vorgenommen, die Kontakte des ADFC zur Wirtschaft zu stärken und die Arbeit für Bett+Bike zu unterstützen. Grundsätzlich möchte ich praktische Hilfe leisten, zum Beispiel durch die Vorbereitung des Aktiventreffens und anderer Aktivitäten des Vereins.



Frank Hübschmann



Verkehrsdiskussion versachlichen

Sarah Kaschuba: Ich wohne in Potsdam und arbeite als Soziologin im öffentlichen Dienst. Ich fahre ganzjährig bei jedem Wetter mit dem Rad – ob kürzere Strecken im Alltag, Trekkingtouren am Wochenende oder auch mal eine Rennradtour von Potsdam nach Neustrelitz. Dabei fiel mir die Vielzahl an täglichen Konflikten zwischen Verkehrsteilnehmenden auf und dass diese oft mit unterstellten individuellen Charaktereigenschaften der Beteiligten erklärt werden: „die Autofahrer“ oder „die Radfahrer“.

Nicht nur führt diese Diskussion nicht weiter, sondern sie verdeckt die Sicht auf die eigentliche Ursache der Verkehrskonflikte und Unfälle: die unzureichend sichere und oftmals äußerst unkomfortable Infrastruktur, die Verkehrsteilnehmende zu wenig voneinander trennt und die den vorhandenen Raum nicht sinnvoll nutzt. Im Ergebnis werden die verschiedenen Gruppen von Verkehrsteilnehmenden gegeneinander ausgespielt.

Die Zukunft einer sicheren, sozialen und ökologischen Mobilität liegt jedoch in der sinnvollen Ergänzung der verschiedenen Verkehrsmittel. Indem ich veranschauliche, wie die Verkehrswende in einem Flächenland wie Brandenburg konkret umgesetzt werden kann, möchte ich dazu beitragen, die Verkehrsdiskussion zu versachlichen und von einem Gegeneinander zu einem Miteinander zu finden. Darüber hinaus kümmere ich mich im Vorstand um interne Struktu-



Sarah Kaschuba

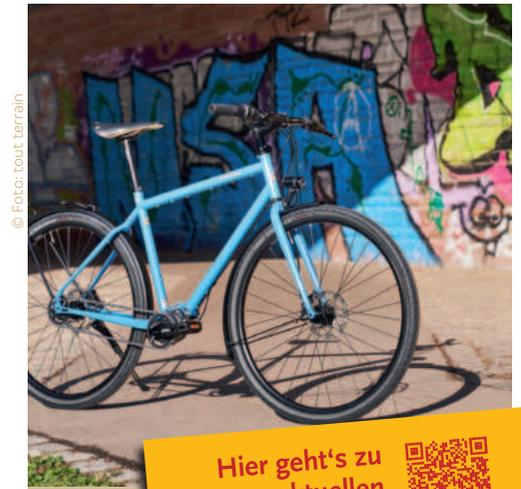
ren, zum Beispiel um Standardisierungen. Ein weiteres Ziel für die Vorstandsarbeit besteht für mich darin, den Aufbau des ADFC Brandenburg und unsere Zusammenarbeit mit verschiedenen Organisationen zu visualisieren.

Für mehr junge Menschen im ADFC

René Köster: Als gebürtiges Hauptstadtkind gab es für mich schon früher kaum ein Wochenende, das nicht in und um die Brandenburger Wälder und Seen verbracht wurde. Der Status des bevorzugten Vehikels manifestierte sich mit dem Umzug ins Oderland und auch während des Studiums in Potsdam. In den letzten Jahren lernte ich auch das sportlichere Radfahren, die besten Feierabendausfahrten und Café-Stopps kennen und lieben. Als angehender Ingenieur wurde mir vielfach gezeigt, dass die einfachsten Lösungen zumeist auch die besten sind. Gegen Probleme wie die Klimakrise, kollektiven Bewegungsmangel und verstopfte Ballungsräume gibt es bereits eine Erfindung. Um auch die Implementierung der zugehörigen Infrastruktur voranzutreiben, bin ich im ADFC. Nebenbei möchte ich mit meiner Vorstandsarbeit insbesondere Angebote für junge Menschen im Verband etablieren, eine Wissenssammlung für die verkehrspolitische Arbeit vor Ort aufbauen und möglichst viele Menschen dazu animieren, Brandenburg mit dem Rad zu entdecken.



René Köster



© Foto: tout terrain

Hier geht's zu
unserem aktuellen
Fahrrad-Bestand:



Stahl trifft Stadt und Land

Ob Stadtverkehr oder Sonntagsausflug – mit dem tout terrain Tribeca, Pinion und Riemenantrieb bist du minimalistisch, langlebig und wartungsarm unterwegs.

**velophil. – Fahrräder für
Stadtmenschen mit Fernweh.**

**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 | BROMPTON | TOUT TERRAIN
PATRIA | R-M BIRDY & UBN | VELOTRAUM
PINION | ROHLOFF | SON | ORTLIEB



Angebote, Neuigkeiten,
Veranstaltungen – immer
gut informiert mit unserem
Newsletter!

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



Komm zum Jungen ADFC Berlin!

Du hast Lust dich für ein fahrradfreundliches Berlin zu engagieren? Dann ist unsere neue Ortsgruppe **Junger ADFC Berlin** genau das Richtige für dich! Schreib uns eine E-Mail und lerne uns kennen:
[junger-adfc \[at\] adfc-berlin.de](mailto:junger-adfc[at]adfc-berlin.de)

Der ADFC hat als erster Fahrradverband eine eigene Jugendorganisation. Junge Mitglieder aus ganz Deutschland haben am 26. April 2025 in Frankfurt am Main den Jungen ADFC gegründet und den ersten Bundesjugendvorstand gewählt. Sechs junge Menschen vertreten ab sofort die Interessen von rund 30.000 Mitgliedern, die zwischen zehn und 26 Jahren alt sind. Der Junge ADFC will die Stimme der jungen Generation in der Verkehrspolitik stärken und setzt sich für eine nachhaltige und gerechte Mobilität ein.

Haben wir schon Deine E-Mail-Adresse?

Hast Du von uns schon einmal eine E-Mail bekommen – zum Beispiel eine Einladung zur Mitgliederversammlung oder unseren Newsletter? Wenn nicht, dann fehlt uns noch deine E-Mail-Adresse. Bitte trage diese unter folgendem Link nach, denn nur so können wir in Kontakt bleiben.

www.adfc.de/mitgliedschaft/e-mailadresse-mitteilen



Foto: ADFC / Mazin Alwan



Foto: ADFC / Fridtjof Ludwig

Landesgeschäftsstelle Brandenburg

Unsere Landesgeschäftsstelle in Potsdam lenkt die Geschicke des ADFC Landesverbandes mit seinen 24 Ortsgruppen. Ebenfalls dort ist das Bett+Bike Regionalmanagement Brandenburg-Berlin zu finden, das fast 500 fahrradfreundliche Gastbetriebe betreut.

Öffnungszeiten Selbsthilfwerkstatt und Infoladen

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

Adresse: Gutenbergstraße 76, 14467 Potsdam, Tel.: 03 31 280 05 95 / E-Mail: 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



Kommende Termine

- PSD Herzfahrt vom 5.-13. Juli 2025
- Kreisfahrt am 13. September 2025

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: berlin.adfc.de/velokiez

Telefonzeiten:

Mo 11:00 - 13:00 Uhr

Di 10:00 - 12:00 und 15:30 - 18:00 Uhr

Fr 15:30 - 18:00 Uhr

Öffnungszeiten Velo-Bibliothek:

Di & Fr 15:30 - 18:30 Uhr

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 2025

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

SPENDENKONTO:

Berliner Sparkasse, IBAN: DE30 1005 0000 0190 3716 17

REDAKTION

Lisa Feitsch (Chefredaktion)
Schirin Rajabi (Layout)

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

