

## Highlights dieser Ausgabe

**Pop-Up-Radwege** S. 3  
Gekommen, um zu bleiben

**Mit Rad und Bahn** S. 6  
Pendeln für die Verkehrswende

**Im Westen erst mal nur Konzepte** S. 8  
Charlottenburg-Wilmersdorf unter der Lupe

## Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser,

gemeinsam mit euch waren wir in den letzten Monaten sehr aktiv! Mit einer Fahrrad-Kreisfahrt haben wir unter dem Motto „Rauf aufs Rad für die nächste Generation!“ für sicheres Radfahren demonstriert. Am Kidical Mass-Wochenende eroberten sich hunderte Kinder mit uns die Straßen zurück. Wir waren mit Fridays for Future am Klimastreik, und zum Park(ing) Day forderten wir mehr Platz für Menschen. Danke, dass ihr euch mit uns für die Verkehrswende in Berlin einsetzt!

In dieser Ausgabe nehmen wir Charlottenburg-Wilmersdorf unter die Lupe. Warum brauchte es so viel Protest bis zum Pop-Up-Radweg auf der Kantstraße? Was plant der Bezirk gegen Falschparker? Außerdem fragen wir uns diesmal: Wie sieht es mit Fahrradabstellplätzen an Bahnhöfen in Berlin und Brandenburg aus? Und warum ist das so wichtig für klimafreundliches Pendeln?

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



©ADFC Berlin/Carolina Mazza

Groß und Klein protestieren auf der ADFC Kreisfahrt im September

## Kinder aufs Rad!

Eine Stadt, die an die Zukunft denkt, baut Radwege, auf denen Menschen jedes Alters mit dem Fahrrad von A nach B kommen können. Was passiert in Berlin?  
Von LISA FEITSCH.

**H**underte kleine Kinderfüße rollern, treten, strampeln. Die Sonne scheint, es ist warm. Auf den Lastenrädern spielt Musik. Bunte Wimpel flattern im Fahrtwind, Kinder glucksen und klingeln auf ihren Rädern. Autos sind ausgesperrt. Heute gehören die Straßen den Kindern. Es ist ein warmer Spätsommertag im September, als die Familien-Fahrraddemos Kidical Mass durch die Straßen Berlins rollen.

In Deutschland werden 43 Prozent aller Kinder unter zehn Jahren mit dem Auto zur Schule gefahren (Mobilität in Deutschland, 2017). In den Niederlanden, dem Land mit dem am besten ausgebauten Radwegenetz weltweit, sind es nur 28 Prozent. Das liegt nicht daran, dass die Schulwege der Kinder in Deutschland so lang sind. Knapp die Hälfte der Wege (47 Prozent) ist unter einem Kilometer, 68 Prozent sind unter zwei Kilometer und 89 Prozent aller Schulwege sind unter fünf Kilometer lang. Das liegt wohl eher daran, dass es

vielerorts keine guten, ausgebauten Radwege gibt, die Eltern und Familien dazu einladen würden, vom Auto aufs Rad mit Kindersitz oder -anhänger oder aufs Lastenrad umzusteigen. Stattdessen verstärken immer größer werdende Elterntaxis das Verkehrschaos vor Schulen und Kitas. So trauen sich noch weniger Eltern, ihre Kinder zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule zu schicken.

In Berlin soll viel passieren. Zum Beispiel sind vor kurzem zwei neue, breite Radwege fertiggestellt worden – auf der Karl-Marx-Allee und auf der Oberbaumbrücke. Das Modellprojekt „Friedrichstraße autofrei“ hat noch ein paar Monate Zeit, sich zu beweisen. Die Projekte der Verkehrswende zeigen schon jetzt: Weniger Autos, weniger Stress. Mehr Platz für Menschen, mehr Lebensqualität. Sie zeigen auch: Berlin, da geht noch mehr.

Gleichzeitig nimmt der Radverkehr in der Hauptstadt rasant zu. Immer mehr Menschen legen ihre täglichen ▶

Wege zu Arbeit, Uni, Kneipe oder Sport mit dem Fahrrad zurück. Viel zu oft werden diese Wege jedoch noch zum Hindernisparcours: wir werden zu eng überholt; rechts geht die Tür eines parkenden Autos auf; vor uns steht wieder ein Transporter, der auf dem Radstreifen hält; es sind immer mehr Lkw unterwegs, die wir keinesfalls aus dem Blick verlieren dürfen. Der Weg mit dem Rad zu Kita und Schule wird zur Mutprobe.

Studien zu Mobilität und Kindern

möglichst eigenständig zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen.« Mehr als drei Viertel der Bevölkerung (77 Prozent) meinen: »Mehr Eltern würden ihre Kinder mit dem Rad zur Schule fahren oder zu Fuß gehen lassen, wenn die Schulwege sicherer wären.«

Laut Mobilitätsgesetz sollen überall in Berlin Wohngebiete, Arbeits- und Bildungseinrichtungen, Nahversorger und Freizeitangebote durch Radwege miteinander verbunden sein. Ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz

schleusen.

Der Umbau Berlins zur klimafreundlichen Fahrradstadt bis 2030 ist durch das Mobilitätsgesetz beschlossen. Wichtigstes Planungsdokument ist der Radverkehrsplan. Dieser ist gerade erst in Bearbeitung und muss vom Berliner Senat verabschiedet werden. Er soll konkrete Ziele und Maßnahmen enthalten und den Bezirken Fristen und Zwischenschritte vorgeben. Ob diese umgesetzt werden, entscheidet, ob die im Mobilitätsgesetz festgelegten Ziele



Alle Fotos: ©ADFC Berlin/Carolina Mazza

Gemeinsam mit dem ADFC und anderen Organisationen demonstrierten Familien in ganz Berlin als Kidical Mass für sichere Radwege.

sind sich einig: Kinder, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule oder Kita kommen, können sich aufgrund der Bewegung besser konzentrieren. Sie nehmen ihre Umgebung besser wahr und lernen leichter, sich selbstständig und sicher im Verkehr zu bewegen. Wer Fahrrad fährt, ist unabhängig und gewinnt an Freiheit. Ganze 81 Prozent der Menschen in Deutschland stimmen bei einer vom ADFC beauftragten repräsentativen Meinungsumfrage (September, 2020) der Aussage zu: »Für Kinder ist es das Beste, wenn sie

soll schnelle, bequeme und sichere Verbindungen bieten. Abgesehen von einzelnen Projekten – blickt man darauf, wie der Platz in der Stadt insgesamt verteilt ist, wie Ampeln geschaltet sind und wo gute Radinfrastruktur fehlt, merkt man schnell: Noch fragt sich die Stadt nicht, wie möglichst viele Kinder und Familien sicher und komfortabel, gesund und klimafreundlich mit dem Rad zu Kita und Schule kommen. Noch dominiert die autogerechte Planung das Berliner Stadtbild, um: möglichst viele Pkw und Lkw durch die Straßen zu

erreicht werden.

Bevor es losging mit den bunten Familien-Fahrraddemos im September, sagte eine der Initiator\*innen der Kidical Mass: Wer beurteilen will, ob eine Stadt gut zum Radfahren ist, muss sich fragen: Würde ich mein Kind hier allein mit dem Rad fahren lassen? Wenn die Antwort „Nein“ lautet, muss etwas passieren. An dieser Frage muss sich Berlin messen lassen. Eine Stadt, die an die Zukunft denkt, nimmt diese Herausforderung an.

# Pop-Up-Radwege: Gekommen, um zu bleiben

In einem Beschluss Anfang September hat das Berliner Verwaltungsgericht nach einer Klage eines AfD-Abgeordneten die Zulässigkeit von Pop-Up-Radwegen grundsätzlich bestätigt. Das Verwaltungsgericht stieß sich jedoch daran, dass die Einrichtung dieser Radwege mit der Corona-Pandemie begründet worden ist. Es müsse die Verkehrssicherheit als Argument im Vordergrund stehen, hieß es.

Jeder, der im Alltag mit dem Rad unterwegs ist, weiß von der Gefahr, die von mehrspurigen Straßen, ungeschützten Radwegen und schnellem Autoverkehr für Radfahrende ausgeht. Mehr Platz fürs Rad im Verkehr erhöht die Sicher-

heit für Radfahrende. Das lässt sich leicht begründen. Auch der wissenschaftliche Dienst des Bundestages bestätigte bereits, dass Städte zur schnellen Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrende auch Pop-Up-Radwege anlegen können.

Wir bleiben gelassen: Die neuen Radwegkilometer, die Berlin im Frühjahr durch die temporären Pop-Up-Radwege dazugewonnen hat, werden nicht wieder verschwinden. Im Gegenteil, es werden mehr werden und sie werden verstetigt. Der ADFC Berlin begrüßt ausdrücklich, dass der Senat Beschwerde gegen die Entscheidung des Verwaltungsgerichts eingelegt hat und diese

nun in zweiter Instanz geprüft wird. Gleichzeitig fordert der ADFC Berlin den Senat dazu auf, mit der Verkehrswende weiter zu machen und berlinweit weitere Pop-Up-Radwege anzuordnen. Friedrichshain-Kreuzberg tut genau das in Zusammenarbeit mit dem Senat und kündigt einen neuen Pop-Up-Radweg in der Lindenstraße an. Bereits Anfang Oktober gab das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg bekannt: Die beklagten Pop-Up-Radwege müssen vorerst nicht zurückgebaut werden. Bis das Gericht eine Entscheidung über das vom Senat angefochtene Verwaltungsgerichtsurteil gefällt hat, bleiben die Radwege bestehen.



Pop-Up-Radweg in der Petersburger Straße in Berlin-Friedrichshain

## ADFC Brandenburg wählt neuen Vorstand

Auf seiner Mitgliederversammlung in Eberswalde hat der ADFC Brandenburg Anfang Oktober einen Forderungskatalog für flächendeckend sichere Radinfrastruktur für Alle beschlossen. Den Fokus richtet der ADFC dabei auf den Ausbau von zusammenhängenden Radverkehrsnetzen. Der auf der Mitgliederversammlung neu gewählte Landesvorstand wird mit viel Elan die Umsetzung dieses Forderungskataloges vorantreiben. Als Vorsitzender wurde Dr. Stefan Overkamp aus Teltow bestätigt. Ihm stehen weiterhin Ronald Benke (Frankfurt (Oder)) und Christian Tschöpe (Brandenburg an der Havel) zur Seite. Neu hinzugekommen sind Dr. Ingrid Schmeißer (Cottbus) und Christian Wessel (Schwielowsee). Schweren Herzens und verbunden mit einem ganz großen Dankeschön für ihr großes Engagement wurden Birgit Korth und Dagmar Munkwitz verabschiedet, die beide nicht mehr zur Vorstandswahl antraten.



©ADFC Brandenburg

## ADFC Berlin berät zu Online-Mitgliederversammlung

Aufgrund der Corona-Pandemie musste die Berliner Mitgliederversammlung (MV) im vergangenen März kurzfristig abgesagt werden. Inzwischen ist klar, dass eine MV im März 2021 nicht nach üblicher Form stattfinden kann. Vorstand und Geschäftsstelle lassen sich gerade hinsichtlich einer möglichen Online-Versammlung beraten. Falls umsetzbar könnte die MV am 20. oder 27. März virtuell stattfinden. Wir werden rechtzeitig über alle Details informieren!

## Glitzern für mehr Verkehrssicherheit auf der Lichterfahrt des ADFC Berlin

Am ersten Freitag im Oktober glitzerte, leuchtete und blinkte es auf den Straßen Berlins. Rund tausend Radfahrende cruisten hell erleuchtet mit uns durch die Nacht, um für mehr Sichtbarkeit und mehr Sicherheit für Radfahrende zu demonstrieren. Hunderte schmückten ihre Räder mit Lichterketten und Lämpchen.

Mit der ADFC Lichterfahrt forderten wir eine sichere Fahrradinfrastruktur, in der Radfahrende nicht einfach „übersehen werden“, sondern auf breiten, geschützten Radwegen und sicheren Kreuzungen gut und bequem durch die Stadt kommen – besonders in der dunklen Jahreszeit.

Alle Fotos: ©ADFC Berlin/Carolina Mazza



Es glitzert und leuchtet auf der Lichterfahrt des ADFC Berlin

## Gratulation den Berliner Wasserbetrieben!

Im September durften wir den Wasserbetrieben in Berlin das Zertifikat „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ in Bronze überreichen. Spitze! Denn so entstehen Anreize für die Belegschaft, mit dem Rad zur Arbeit zu kommen. Wir freuen uns weiter: In drei Jahren wollen sich die Wasserbetriebe Silber holen.

Mehr Informationen über die Initiative „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ des ADFC und der EU gibt es hier: [www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de](http://www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de)



© Harry Schmitzger

Beate Mücke aus dem ADFC Berlin Vorstand verleiht das Zertifikat „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“.

Anzeigen

**fahrradkoppel**  
Räder • Zubehör • Werkstatt

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



[www.fahrradkoppel.de](http://www.fahrradkoppel.de) [info@fahrradkoppel.de](mailto:info@fahrradkoppel.de)

**Fahrrad.Frank**  
Fahrräder, Anhänger, Zubehör...  
Beratung, Verkauf, Vermietung, Service

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



☎ 285 99 750 ☎ 285 99 751  
Öffnungszeiten: Mo-Fr 10-19<sup>00</sup> Sa 10-17<sup>00</sup>  
✉ [fahrrad.frank@vsf-mail.de](mailto:fahrrad.frank@vsf-mail.de)

**Ullis Fahrradladen** seit 1983  
Alltagsräder • Ersatzteile • Service  
Spezialist für Oldtimerräder  
und „Brooks“ Ledersättel

13585 Berlin-Spandau  
Jagowstraße 28  
Tel.: (030) 336 69 87  
Fax: (030) 336 92 15



Konstanzer Straße 6  
10707 Berlin-Wilmersdorf  
Tel. (030) 85 61 78 960  
[www.c-hain.de](http://www.c-hain.de)



**Cornelia Hain**  
Rechtsanwältin seit 1989

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

Seit über 30 Jahren Qualität  
und Fahrradvielfalt  
aus Kreuzberg



**raederwerk**  
FAHRRÄDER UND ZUBEHÖR

Körtestraße 14  
10967 Berlin  
Telefon 6 91 85 90

Mo – Fr 10 – 19  
Sa 10 – 16  
[info@raederwerk.de](mailto:info@raederwerk.de)  
[www.raederwerk.de](http://www.raederwerk.de)

LUST AUF BEWEGUNG

## Susanne Henckel: »Da ist noch viel Musik drin.«

© VBB/Die Hoffotografien GmbH



**Was braucht es Ihrer Meinung nach in Berlin und Brandenburg, damit Pendler\*innen lieber klimafreundlich mit Rad und Bahn fahren statt mit dem Auto?**

Ich persönlich glaube, dass es sehr wichtig ist, dass es hochwertige Abstellanlagen für Fahrräder an allen Zugangsstellen für den ÖPNV gibt. Das Ziel gibt es seit vielen Jahren. Dennoch kann man beobachten, dass ein einfach hingestellter Fahrradständer das Angebot ist. Das ist nicht im Sinne der Fahrradfahrenden.

**Was bedeutet „hochwertige Abstellanlagen“?**

Sie müssen wie ein Flaggschiff zu jeder Station dazugehören. Diese Abstellanlagen, wenn sie gut gepflegt sind, machen deutlich: Hier benutzen viele Menschen umweltfreundliche Verkehrsmittel, um zur Station zu kommen. Eigentlich ein tolles Signal, mit dem sich dann alle auch ein bisschen brüsten können. Eine Überdachung muss sein, es muss abschließbare Boxen geben, es muss die Möglichkeit geben, E-Bikes mit einer Nachladestruktur zu versorgen. Wir brauchen fertige Module und

Die Geschäftsführerin des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB), im Gespräch über Abstellanlagen für Fahrräder an Bahnhöfen und was sich Pendler\*innen wünschen. Das Interview führte NICOLE OPITZ.

diese müssen zum Grundangebot einer jeden Zugangsstation gehören. Das Thema Abstellanlagen ist nach meiner Sicht der Nukleus.

**Haben Sie ein Positivbeispiel?**

Es gibt in Deutschland große Anlagen an großen Bahnhöfen, die funktionieren. Ich glaube, es ist wichtig, hier sehr zügig an einen Ausbau ranzugehen. Das große Problem sind die Flächenverfügbarkeiten. Es scheitert nicht am guten Willen, sondern es ist schwer, an attraktive Flächen in unmittelbarer Nähe der Bahnhofseingänge zu kommen. Es ist sehr schade, dass man manchmal mit dem Auto bis fast vor die Tür der Eingänge fahren kann, aber mit dem Fahrrad im Hinterhof landet.

**Und haben Sie ein Positivbeispiel für Abstellanlagen in Berlin?**

(schweigt) Tja. Das sagen Sie mir jetzt mal.

**Mir fällt keines ein.**

Ich bin regelmäßige Nutzerin der Station Bahnhof Zoo und bin immer wieder erstaunt, dass dort kaum ein vernünftiges Angebot existiert. Geschweige denn ein überdachtes. Ich denke, da ist noch viel Musik drin.

**Vielen Dank für das Gespräch!**

## Zeig Herz mit deinem Foto: Foto-Aktion statt Herzfahrt

Jährlich treten tausende Radfahrerinnen und Radfahrer bei der PSD Herzfahrt auf dem Tempelhofer Feld in die Pedale, um Geld für das Deutsche Herzzentrum Berlin (DHZB) zu erradeln. Aufgrund der Corona-Pandemie konnte die Herzfahrt in diesem Sommer leider nicht wie gewohnt als Spendenradeln stattfinden.

Damit dennoch wieder eine Spende für gesunde Kinderherzen und die Arbeit der Klinik für Angeborene Herzfehler zusammenkommt, riefen wir mit auf zur Foto-Aktion »Zeig Herz mit deinem Foto«. Mit mehr als 700 Einsendungen zeigte die Fahrrad-Community auch bei der Foto-Aktion Herz. Das gespendete Geld der PSD Bank Berlin-Brandenburg in Höhe von 40.000 Euro konnte in die Anschaffung spezieller Reanimations-Übungs-Puppen investiert werden, um die Versorgung der kleinen Patientinnen und Patienten weiter zu verbessern.



Foto: Stevens

**Ohne Wartezeit –  
jetzt Beratungstermin  
vereinbaren!**

## Diesen Herbst findet das Kaffeekränzchen draußen statt

**Die ersten neuen Gravel-Räder sind eingetroffen!** Gravel bedeutet Schotter – und genau für diesen Untergrund wurden diese Räder ins Leben gerufen. Ob auf Asphalt, Feld- oder Waldwegen: Das Gravelbike ist das perfekte Rad für alle Fälle!

Unserer Online-Bestandsanzeige macht's möglich: Jetzt bequem nachschauen, welche 2021er Räder schon da sind: [www.velophil.berlin](http://www.velophil.berlin)

**Neu eingetroffen! Edelstahl-Isolierflaschen und Halter für Thermoskannen**

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

**velophil.** Sonne in den Speichen

**Öffnungszeiten Laden:**  
Montag – Freitag 14–19 Uhr  
Samstag 10–16 Uhr  
Telefonservice: wochentags 9–15 Uhr

Alt-Moabit 72, 10555 Berlin  
Telefon 030 399 02 116  
[team@velophil.de](mailto:team@velophil.de)

[www.velophil.berlin](http://www.velophil.berlin)





Fahrradparken am Bahnhof: Vorher – Nachher. In Eberswalde freut man sich auf die Verkehrswende.

## Mit Rad und Bahn: Pendeln für die Verkehrswende

Immer mehr Menschen pendeln zwischen Berlin und Brandenburg. Statt Verkehrskollaps und Autostau, wollen die Länder auf klimafreundliches Pendeln setzen. Deutlich mehr Abstellplätze fürs Rad an Bahnhöfen sollen Anreiz schaffen, das Auto stehen zu lassen. Wie geht es voran? Von NICOLE OPITZ.

**B**evor Frank Neumann auf sein Fahrrad steigt, krepelt er seine Hose über die Socken und zieht seine Fahrradhandschuhe über. Neumann schwingt das rechte Bein über den Gepäckträger und fährt los in Richtung Bahnhof. Seine Route führt am Finowkanal in Eberswalde entlang. Drei Kilometer sind es, die Neumanns Reihenhaus vom Bahnhof trennen. Von dort geht es meist nach Berlin, oft ohne Rad.

Im Juli haben die Berliner Verkehrsministerin Regine Günther und der Brandenburger Verkehrsminister Guido Beermann eine gemeinsame Absichtserklärung unterzeichnet, die das Fahrradparken erleichtern soll. Sie betonen dabei ein strategisches Vorgehen und eine gemeinsame Finanzierung. Regine Günther sagt dazu: »Mit der neuen Kooperation intensivieren wir die Zusammenarbeit mit Brandenburg, um die gesamte Metropolregion klima- und umweltfreundlicher sowie sicherer zu gestalten.« Sowohl in Berlin als auch in Brandenburg sollen bis 2030 endlich mehr Stellplätze für Fahrräder entstehen – eine langjährige ADFC-Forderung.

Im Fokus sollen dabei Berufspend-

ler\*innen stehen. In Berlin arbeiteten 2019 laut dpa 334 800 Beschäftigte, die in Brandenburg leben. Das bedeutet, all diese Menschen sind fast täglich unterwegs, um in die Hauptstadt zu pendeln. Um die Stadt vor Stau, schlechter Luft und klimaschädlichen Abgasen zu schützen, muss ein gutes Angebot die Pendler\*innen einladen, vom Auto auf das Rad und in die Bahn umzusteigen. Günther hofft, dass »die vielen Pendlerinnen und Pendler an den stark genutzten Bahnhöfen auf den ÖPNV umsteigen, um gar nicht erst mit dem Pkw nach Berlin reinzufahren.« Dazu muss natürlich das Angebot stimmen. Und die Möglichkeit da sein, gut mit dem Rad zum Bahnhof zu gelangen und dort sicher das Rad abzustellen.

Neumann weiß, wo er anhalten möchte. Er ist 66 Jahre alt, trägt Halbglatze und einen grauen Pulli zur beige Hose. Aktiv ist er im Naturschutzbund und dem ADFC. Die meiste Zeit seines Lebens hat er in Eberswalde verbracht, er kennt sich aus. Neumann könnte auch einen anderen Weg zum Bahnhof nehmen – der liegt allerdings nicht direkt am Wasser. »Das ist Natur pur!«, schwärmt er. Oft hat Neumann genug Platz zum Fahren, an anderen Stellen

teilen sich Fahrradfahrende einen schmalen Radweg mit zu Fuß Gehenden. Neumann lenkt seinen Blick immer wieder auf Schleusen und Gebäude am Wegesrand.

Angekommen am Bahnhof, blickt er auf etwa hundert Fahrradbügel, die meisten von ihnen sind belegt. »Dass da jetzt welche frei sind, kann ich mir nur dadurch erklären, dass gerade Corona ist und die Leute im Home Office sind«, sagt er. Neumann schließt sein Fahrrad an und geht zum zukünftigen Fahrradparkhaus. Fährt Neumann nach Berlin, nimmt er oft das Rad bis zum Bahnhof, um dort in den Zug zu steigen. Einen freien Fahrradabstellplatz findet er dann jedoch selten.

Derzeit lässt die Stadt Eberswalde ein Fahrradparkhaus mit 604 Stellplätzen bauen. Auf zwei Etagen soll es dort ab nächstem Jahr Fahrradboxen, Fahrradbügel, Doppelstockparker sowie Stellplätze für Lastenfahräder geben. Das Dach wird begrünt und eine Photovoltaikanlage soll für den Strom sorgen. Bei der Planung bezieht die Stadt auch die Empfehlungen für Radabstellanlagen des ADFC ein.

Im vergangenen August veröffentlichte der Verkehrsverbund Berlin-



Brandenburg (VBB) ein Gutachten zum Bedarf an Bike-and-Ride- (B+R) sowie Park-and-Ride-Anlagen (P+R) im Land Brandenburg. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass die Fahrgastzahl zunehmen wird und so auch der Bedarf an Stellplätzen für Autos und Fahrräder bis 2030 deutlich steigen wird. Will man die Pendler\*innenströme klimafreundlich lenken, muss man die kombinierte Nutzung von Rad und Bahn fördern und hierfür komfortable Rahmenbedingungen schaffen. Dazu gehört auch der Bau von sicheren Radabstellanlagen.

Das Brandenburger Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) plant, dass bis 2030 in Brandenburg 21.500 Fahrradstellplätze sowie 8.800 Pkw-Stellplätze für Park and Ride entstehen und erweitert werden – letztere sind Stellplätze, die an Bushaltestellen und Bahnhöfen liegen.

Das erste Fahrradparkhaus in der Region entstand 2013 in Bernau. 2016 entstand am Potsdamer Hauptbahnhof sogar eine Radstation. Wie sieht es in Berlin aus? Auch wer in Berlin ankommt oder aufbricht, braucht Möglichkeiten, das Rad sicher an Verkehrsknotenpunkten abzustellen.

Das Berliner Mobilitätsgesetz sieht vor, dass bis 2023 Fahrradparkhäuser entstehen müssen. Wo, ist noch unklar: Das landeseigene Unternehmen Infravelo ist vom Senat beauftragt, Analysen anzufertigen, um Standorte zu finden

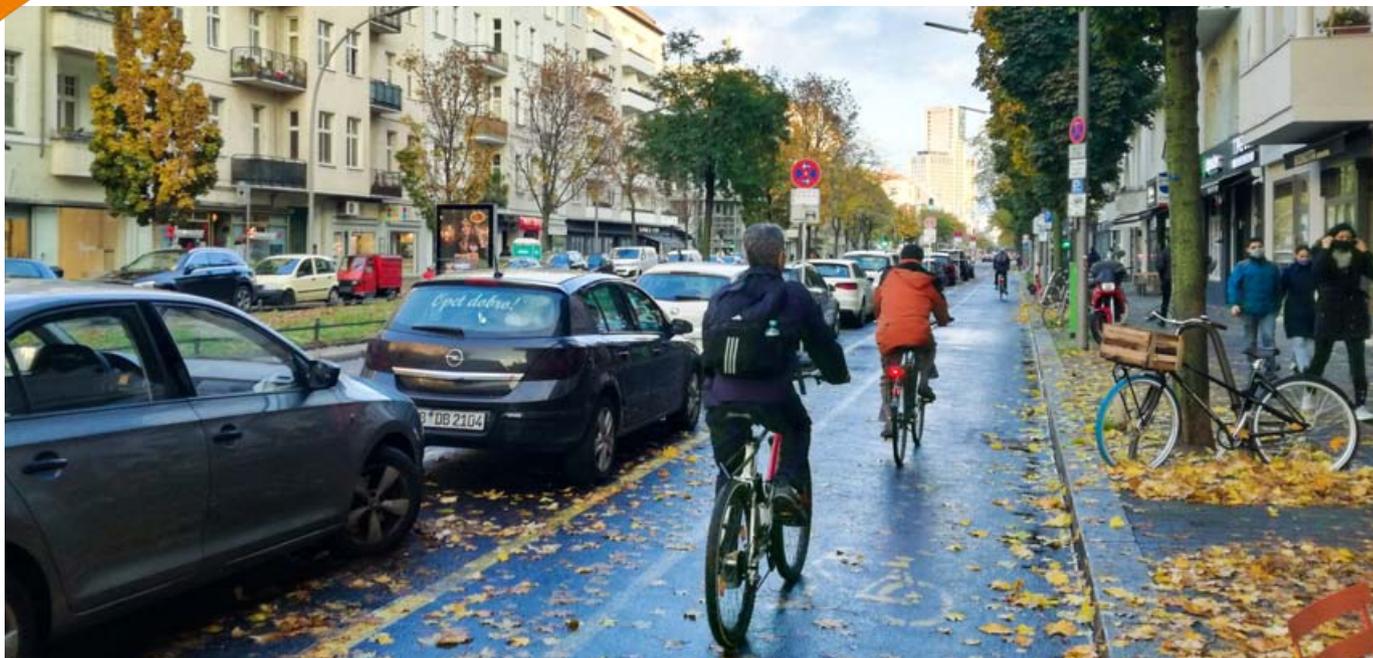
und Fahrradparkplätze zu planen. Bislang wurde der Bedarf von 160 Berliner Haltestellen geprüft. 38.000 Stellplätze fehlen dort, insbesondere an Bahnhöfen wie der Friedrichstraße oder dem Südkreuz.

»Wir prüfen mit Senat und den Bezirken vor Ort die Eigentumsverhältnisse, den Denkmalschutz und die Interessen«, sagt Infravelo-Pressesprecherin Alexandra Hensel. »Viele Flächen, die von außen verfügbar erscheinen, sind bereits für andere Nutzungszwecke vorgesehen.« Wenn Stellplätze für 500 Fahrräder und mehr benötigt werden, kommt der Bau eines Fahrradparkhauses infrage. »Am Berliner Ostkreuz könnte ein Parkhaus mit bis zu 1.700 Fahrradstellplätzen entstehen«, sagt Hensel. Noch ist davon jedoch nichts zu sehen in Berlin.

Neben dem Bau von Fahrradparkanlagen gibt es noch weitere Verbesserungen, die die kombinierte Nutzung von Rad und Bahn attraktiver machen würden. Würde Frank Neumann nach seiner Eberswalder Radtour an den Bahnhof heute in den Zug steigen, würde er bemerken, dass es dort kein WLAN gibt, das ihn bis nach Berlin unterstützt. Wer seinen Arbeitstag schon im Zug beginnen möchte, muss sich also gedulden. Auch hier gibt es Potential. »Ich bin der Auffassung, dass ein funktionsfähiges WLAN auch zur Grundversorgung im Regionalbahnverkehr gehört«, sagt Susanne Henckel,

Geschäftsführerin des VBB. »Ein großer Schritt im VBB-Gebiet ist mit der Umsetzung im Netz Elbe-Spree ab 2022 die Ausstattung mit den entsprechenden technischen Möglichkeiten.« Für die S-Bahn sei WLAN optional nachrüstbar. Hier verlässt sich die VBB-Chefin auch auf das mobile Netz, das in der S-Bahn gut zu empfangen sei. Dennoch: »Der Nukleus«, sagt sie, seien die Abstellanlagen für Fahrräder (siehe Interview S. 5). Der ADFC fordert seit langem, dass Fahrradparkhäuser als bewachte Radstationen eingerichtet werden, die auch Service-Angebote wie etwa Werkstätten enthalten.

Käte Tavernier, Ortsvorsitzende des ADFC Eberswalde, sieht das ähnlich. Sie wünscht sich weitere Fahrradparkhäuser in Eberswalde: »Auch im Zentrum wäre das sinnvoll. Falls Touristen unterwegs sind, könnten sie dort ihr Fahrrad mit Packtaschen abstellen.« Wichtig sei, so Tavernier, dass das Fahrradparkhaus ebenerdig ist, dann muss man nicht alles die Kellertreppe runtertragen«, sagt Tavernier. Auch die Wege, auf denen die Menschen auf dem Rad oder zu Fuß ins Zentrum und zum Bahnhof gelangen, bräuchten hier und da Ausbesserungen. Auf das Fahrradparkhaus am Bahnhof in Eberswalde wartet nicht nur Frank Neumann. Auch Tavernier freut sich darauf: »Wenn man sein Fahrrad abstellt, muss es auch sicher sein«, sagt sie. Ein wichtiger Schritt Richtung Verkehrswende.



©ADFC Berlin/Philipp Poll

Pop-Up-Radweg in der Kantstraße in Berlin-Charlottenburg

## Im Westen erst mal nur Konzepte

Das Image von Charlottenburg-Wilmersdorf ist stark von Ku'damm und Tauentzien geprägt, der alten City-West. Für Innovation steht der Bezirk heute nicht mehr. Doch das war mal anders. Kann es wieder so werden? Von PHILIPP POLL.

**P**lötzlich sehen Radfahrende in der Kantstraße anders aus: Sie tragen Büro-Outfits, haben Kinderanhänger an ihren Rädern oder fahren Hollandräder. Bis zum Mai, als diese Charlottenburger Magistrale einen Pop-Up-Radweg erhielt, fuhren hier nur Unerschrockene Rad. Wer eben konnte, wick in die Nebenstraßen aus. Solche Umwegfahrten machen das Radfahren auf längeren Strecken natürlich unattraktiv.

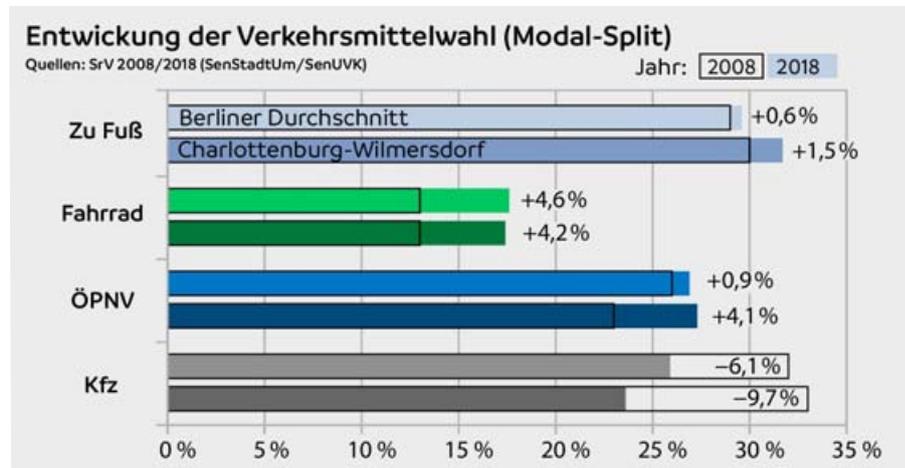
Dabei ist Charlottenburg-Wilmersdorf (C-W) bei weitem keine Radfahrenden-Diaspora. Schon in der Nachkriegszeit wurden im Bezirk Radwege angelegt – allerdings oft so schmal, dass sie heute gerne »Handtuch-Radwege« genannt werden. Sie waren Ausdruck der autogerechten Stadtplanung. Doch Anfang der 80er Jahre, nach Ölkrise und Smogalarmen, sind die negativen Folgen der Automotorisierung in West-Berlin unübersehbar. In Charlottenburg wird ein ganzes Viertel, der Klausener-Kiez, verkehrsberuhigt. Anfang der 90er Jahre entsteht einer der ersten Berliner Radschutzstreifen am Südwestkorso in

Wilmersdorf. Es vergehen weitere zwanzig Jahre, dann folgen im Bezirk diese kostengünstigen Lösungen Schlag auf Schlag: Richard-Wagner-Straße (ab 2002), Schloß- und Schlüterstraße (2008), Westfälische, Uhland-, Franklin-, Joachim-Friedrich-Straße (bis 2016). 2010 wird die Wilmersdorfer Prinzregentenstraße als eine der ersten Straßen in Berlin zur Fahrradstraße.

An die heißen Eisen wie Ku'damm, Kantstraße oder den Straßenzug Kaiser-

Friedrich-/Lewisham-/Brandenburgische Straße aber traut sich keine Politikerin, kein Politiker heran. Es braucht einen Volksentscheid, ein Mobilitätsgesetz, einen Dieselskandal, es braucht einen tödlichen Unfall und massiven Druck aus der Zivilgesellschaft, wie vom ADFC, bis auf der Kantstraße endlich ein Radweg eingerichtet wird.

Dabei steigt der Anteil der Wege, die mit dem Rad zurückgelegt werden seit Jahren an. Der Anteil der mit dem



©ADFC Berlin/Philipp Poll

Auto zurückgelegten Wege hingegen sinkt, in C-W mit 9 Prozent sogar deutlich stärker als der Berliner Durchschnitt (siehe Grafik). Auf der Straße merkte man schon vor der Corona-Pandemie die steigende Zahl an Radfahrenden. Beim Autoverkehr sieht das anders aus. In absoluten Zahlen hat auch er zugenommen. Wie kann das sein?

Obwohl prozentual weniger Menschen das Auto nutzen, sind absolut mehr Autos unterwegs. Das hat zwei Ursachen: zum einen die Bevölkerungszunahme. C-W ist seit 2010 um 23.000 Einwohner\*innen gewachsen (ein Plus von 7,2 Prozent) und liegt auch damit über dem Berliner Durchschnitt. Zum anderen haben mehr Menschen Arbeit als zu der Zeit, als Berlin arm aber sexy war. In der Konsequenz gibt es mehr Arbeitswege – die auch mit dem Auto zurückgelegt werden. Denn auch das ist C-W: 19 km Autobahn.

Eines der zahlreichen Projekte der ADFC Stadtteilgruppe City-West ist es, die A100 zwischen Spandauer Damm und Siemensdamm mit einem Radweg auszustatten. »Die Rudolf-Wissell-Brücke wird in den kommenden Jahren ohnehin komplett neu gebaut«, sagt ihr Sprecher Henning Voget, »da wäre es ein Unding, den Radverkehr nicht mitzudenken«. Er hat einen Plan gemacht, wie das gehen könnte. Ein Weg an der Unterseite der Brücke würde die Radfahrenden über die Lehrter Bahn, die Spree und den Westhafenkanal führen. Auch am Umbau des Autobahndreiecks

Funkturm ist die Gruppe dran. Eine wahre Krampfadern des Autoverkehrs, unglaubliche Verkehrsflächen, Verschlingungen, aufgeständerte Betonrampen, dazwischen ein Radweg vom Rathenauplatz aus kommend. Durch eine absurde Tunnelrampe unter dem ICC führt er die Radfahrenden zum Messedamm, wo architektonischer Brutalismus auf Verkehrsvisionen der 70er Jahre trifft. Auf der Großkreuzung von Messedamm und Kantstraße werden Passant\*innen unter die Erde geführt. Durch das unterirdische Kachelmuseum muss jeder, der zu Fuß unterwegs ist. Menschen mit Handicap haben das Nachsehen. Sie und Messebesucher\*innen, die die Radwege als solche nicht erkennen, nutzen die Radfurten, um den Fahrdamm zu queren, doch die Grünphase ist für Menschen zu Fuß oder im Rollstuhl zu kurz. Sie kommen – mit Glück – bis zur Straßenmitte. Diese Kreuzung ist auch so ein heißes Eisen, an das sich weder Bezirk noch Senat herantrauen.

Ein Grund dafür ist der Personal-mangel. Insbesondere im Bezirksamt. Jahrelang konnten die ausgeschriebenen Planerstellen nicht besetzt werden. Potentielle Kandidat\*innen zog es gleich zur Senatsverwaltung oder zu InfraVelo, die beide besser bezahlen. »Und das, obwohl die Arbeit bei uns oft sogar verantwortungsvoller ist«, klagt Stadtrat Oliver Schruoffeneger von den Grünen. Er ist im Bezirksamt für das Tiefbauamt zuständig. Seine Mitarbeiter\*innen setzt

er dort ein, wo gerade ein Leitungsbe-trieb wie z.B. die Berliner Wasserbetrie-be eine Leitung verlegen. »Es wäre ja verrückt, wenn wir da nicht planend eingreifen und die ohnehin nötige Maßnahme zur Verbesserung des Rad-wegs nutzen«, argumentiert er. »Wir fokussieren unsere Planungskapazitäten dann auf diese Projekte. Und wenn dann noch Kapazitäten frei sind, kann man eigene Prioritäten setzen. Da sind dann aber meistens keine Kapazitäten mehr frei.« Der Bezirk wird somit fak-tisch von außen durch Einzelprojekte getrieben. Das Ergebnis bei den Fahr-radwegen: ein Flickenteppich von er-neuerten guten Abschnitten und sol-chen, die im Ursprungszustand ver-bleiben und zudem oft auffällig sind.

Selbst Stadtrat Schruoffeneger räumt im ADFC-Interview ein (siehe nächste Doppelseite), dass in seiner Amtszeit wenig Sichtbares für den Rad-verkehr umgesetzt wurde. Sein Augen-merk liegt auf dem personellen Aufbau des Tiefbauamts und auf konzeptionel-ler Arbeit. Er will die Quartiere von dem quälenden Lieferverkehr befreien, der überall in zweiter Reihe parkt und Radfahrende gefährdet. In C-W sollen künftig an fünf City-Hubs Pakete vom Lieferwagen auf Lastenräder umge-schlagen werden. »Wir haben jetzt die Konzepte in der Tasche«, sagt Schru-offeneger, und ergänzt: »Damit wird es in der nächsten Legislatur einfacher, Dinge umzusetzen.« Das ist dringend zu hoffen.



# Oliver Schruoffeneger: »Ich gestehe: Ich finde auch, dass es zu langsam geht«

Stadtrat Oliver Schruoffeneger, Charlottenburg-Wilmersdorf, spricht im ADFC-Interview über veraltete Radwege in der City-West und erklärt, warum es mit der Verkehrswende nicht schneller vorangeht. Das Interview führte PHILIPP POLL.



© ADFC Berlin/Carolina Mazza

Typisches Bild im Bezirk: Der Radweg auf dem Hohenzollerndamm.

**Herr Schruoffeneger, Sie sind als Stadtrat zuständig für den Verkehr in Charlottenburg-Wilmersdorf.**

Für einen Teil des Verkehrs. Wir als Innenstadtbezirk haben sehr viele Hauptverkehrsstraßen und da ist dann die Senatsverwaltung [für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz; d. Red.] zuständig für die verkehrlichen Anordnungen, wir sind dann nur ausführende Behörde. Richtige eigene Zuständigkeit haben wir in den Wohnstraßen, den Nebenstraßen.

**Welchen Stellenwert hat für Sie der Radverkehr?**

Der Radverkehr hat für mich einen sehr hohen Stellenwert. Er ist das wichtigste Standbein für die Verkehrswende, aber eben auch nur ein Standbein. Ich glaube, die Verkehrswende kann nicht gelingen, wenn wir die Verkehrsarten isoliert betrachten. Wir brauchen Systemlösungen, Quartierslösungen.

**Bis jetzt ist an baulichen Maßnahmen ja noch fast nichts passiert. Bis wann wollen Sie diese denn umsetzen?**

Wir haben diese Wahlperiode im Wesentlichen – und damit hatte ich auch schon von Anfang an gerechnet –

damit verbraucht, konzeptionell zu arbeiten und müssen jetzt in die Umsetzung gehen. Das ist wegen der doppelten Zuständigkeit der Berliner Verwaltung ein sehr komplexer Vorgang.

Wir haben zum Beispiel ein Gutachten in Auftrag gegeben, um den Bedarf an Fahrradbügeln zu bestimmen. Die Gutachter haben über zwei Jahre gezählt und den Bedarf erhoben – mit dem Ergebnis, dass wir 15.000 Fahrradstellplätze, also 7.500 Fahrradbügel, zusätzlich benötigen. Die ersten 500 haben wir in diesem Jahr aufgestellt. Wir haben dafür gesorgt, dass der Neubau des Ku'damm-Karrees ein Fahrradparkhaus mit 1.000 Stellplätzen erhalten wird. Außerdem planen wir ein Fahrradparkhaus mit 1.000 Plätzen am Bahnhof Charlottenburg. Das sind alles längere Planungsprozesse. An vielen Punkten stehen wir jetzt an der Schnittstelle von der konzeptionellen zur Umsetzungsphase. Die Abstimmungen mit der Senatsverwaltung als Geldgeberin sind aber oft mühsam.

**Welche Ziele hatten Sie sich als Verkehrsstadtrat am Anfang Ihrer Amtszeit gesetzt?**

Das ist die Verkehrswende im Allgemeinen. Wir haben die ersten Ausschreibungen gemacht in Richtung Car-Sharing, wir werden jetzt hoffentlich Ende dieses Jahres die ersten Logistik-Hubs eröffnen.

**Wo konnten Sie in Ihrem Bezirk während Ihrer Amtszeit als Stadtrat deutliche Verbesserungen für Radfahrende erreichen?**

Also, da würde ich sagen: Da sind wir noch nicht so weit. Die Arbeit bei uns ist sehr kleinteilig. Wir sind der Bezirk mit dem beinahe höchsten Anteil von Fahrradwegen an Hauptverkehrsstraßen. Das führt dazu, dass man nicht irgendwo hingehen und sagen kann: jetzt mache ich einen Radweg über drei Kilometer irgendwo durch, sondern dass man über die Qualität der bestehenden Radwege reden muss und nicht über eine Neuplanung. Das ist sehr viel aufwändiger, zumal an Hauptverkehrsstraßen, wo wir verschiedene Verwaltungen ins Boot nehmen müssen. Was wir zurzeit machen, sind kleinteilige Verbesserungen. Da werden dann an einer Straße mal 750 m gemacht, an der nächsten 550 m, wo versucht wird, über Umbaumaßnahmen die Vorgaben des Mobilitätsgesetzes zu erfüllen. Aber das sind eben keine großflächigen Maßnahmen, weil fast überall schon Radwege sind. Da gibt es Ausnahmen, wie die Kantstraße mit dem neuen Pop-Up-Radweg. Oder nehmen Sie die Kaiser-Friedrich-Straße: es gibt faktisch keine vernünftige Nord-Süd-Trasse. Deshalb haben wir ein Gutachten in Auftrag gegeben, um hier eine eigenständige Streckenführung zu ermitteln. Ende dieses Monats soll es fertig werden. Die Umsetzungsphasen kommen dann alle in den nächsten Jahren – hoffe ich.

**In Charlottenburg-Wilmersdorf wurden in der vergangenen Legislaturperiode einige Straßen mit Radschutzstreifen**

**fen ausgestattet, die stellenweise von Falschparkern missbraucht werden. Das Ordnungsamt ist Ihnen ja nicht unterstellt, aber was planen Sie, um die Situation zu verbessern?**

Wo es eben geht, müssen wir bauliche Abgrenzungen so hinkriegen, dass sie das Falschparken verhindern, dass sie aber von Krankenwagen und Feuerwehr überfahren werden können. Der Parkdruck im Bezirk ist so, wie er ist. Und solange die Verkehrswende noch nicht stattfindet, wird man die Probleme mit dem Rad alleine nicht lösen können.

**Wie lange braucht es, bis die Verkehrswende so weit ist?**

Schauen wir nach Kopenhagen: Dort haben sie 25 bis 30 Jahre gebraucht – und das ist sicherlich eine realistische Größenordnung, wenn wir auf Berlin als Ganzes blicken. Es wird einzelne Stellen geben, da wird es sehr viel schneller gehen können, insbesondere was das Fahrrad angeht. Aber bis wir wirklich sagen können, wir haben die Stadt völlig anders aufgestellt in der Mobilität, sind 20 Jahre sicherlich eine realistische Einschätzung.

**In acht Monaten endet die aktuelle Legislaturperiode. Wenn Sie selbstkritisch zurückblicken: Was würden Sie heute anders machen?**

Am Anfang der Legislatur hatten wir zum einen eine Situation, in der es kaum baureife Projekte in der Schublade gab und in der die wenigen baureifen vom FahrRat abgelehnt wurden, weil sie nicht dem Mobilitätsgesetz entsprachen. Zum anderen war schlichtweg kein Personal da. Drei Jahre lang ging es hier vorrangig darum, eine arbeitsfähige Struktur zu schaffen und wir haben erst seit Mitte dieses Jahres die beiden Radplaner-Stellen besetzt. Mein Vorgänger hatte die Idee, die Leitung des Tiefbauamts nicht nachzubetzen, sondern selbst mitzumachen. Aber als Stadtrat geht das natürlich zeitlich nicht, noch zusätzlich eine Amtsleitung zu übernehmen. Das hat auch dazu geführt, dass in den ersten zwei Jahren meiner Amtszeit die Hälfte der Stellen nicht besetzt war.

Zum anderen war das gesamte Führungspersonal in Pension gegangen. Es war hier faktisch kein Amt mehr vorhanden gewesen.

Also habe ich geschaut, welche Aufgaben man nach außen vergeben kann. Denn es war schlichtweg kein Ingenieur mehr da, der eine Zeichnung für eine Fahrradabstellanlage hätte machen können. Gerade am Anfang haben wir uns deshalb auch mehr auf



Seit 2016 Stadtrat: Oliver Schruoffeneger

andere Themen der Verkehrswende fokussiert: auf Sharing, e-Mobilität und Logistik, weil wir das mit den Mitarbeiterinnen im Umweltamt machen konnten. Ein sehr erfolgreiches Projekt darunter ist die Sommer-Flotte.

Es gibt sicherlich ein paar kleinere Dinge, die man hätte anders machen können, dann hätten wir heute vielleicht ein paar Radabstellanlagen mehr, aber kein Konzept in der Tasche. Ich gestehe: Nach außen ist das kaum vermittelbar und ich finde auch, dass es zu langsam geht. Aber ich glaube, es macht Sinn, Dinge konzeptionell fertigzustellen, bevor man ans Bauen geht und das haben wir gemacht.

**Wir haben den Eindruck, in Ihrem Bezirk sind seit Ihrem Amtsantritt mit Ausnahme der Kantstraße in Sachen Radverkehr kaum nennenswerte Verbesserungen vorgenommen worden. Und bei der Kantstraße waren ein tödlicher Unfall und massiver Druck aus der Zivilgesellschaft und dem ADFC nötig, damit endlich Radverkehrsanlagen angeordnet wurden. Wie kommt es, dass unter der Führung der Grünen, die sich die Verkehrswende auf die Fahnen schreiben, im bezirklichen Straßenres-**

**sort so wenig passiert?**

Das liegt zum einen an der bereits geschilderten Situation im Tiefbauamt, zudem daran, dass die großen Verbindungsstraßen ohne Radverkehrsanlagen in die Zuständigkeit der Senatsverwaltung fallen. Wir haben im März bei SenUVK nicht nur für die Kantstraße einen Pop-Up-Radweg vorgeschlagen, sondern auch für die Kaiser-Friedrich- und die Bismarckstraße sowie für die Bundesallee. Es ist aber nur die Kantstraße gekommen. Man muss der Senatsverwaltung aber auch zugestehen: Es ist hochkompliziert. Verglichen mit der Kantstraße sind die Pop-Up-Radwege in Kreuzberg einfach zu realisieren gewesen. Denken Sie an die Uferstraßen, die auf der Kanalseite überhaupt keine und auf der anderen Seite nur wenige Anlieger haben; wo es keine Geschäfte gibt. Die Kantstraße hat bei weitem den längsten Pop-Up-Radweg. Allein durch sie entfallen 40 Prozent aller Pop-Up-Radwegkilometer auf unseren Bezirk.

**Nun haben Sie viel konzeptionell gearbeitet, aber die Legislaturperiode ist fast zu Ende. Ist nicht zu erwarten, dass Ihre Konzepte zu einem Papiertiger mutieren?**

Das glaube ich nicht. Dass es die Verkehrswende geben muss, ist unbestritten. Bei den verschiedenen Parteien liegt der Unterschied in der Frage, wie viel Streit man bereit ist, in Kauf zu nehmen. Die Sozialdemokraten beispielsweise kämpfen ja hier um jeden Parkplatz, aber an der wissenschaftlichen Notwendigkeit geht nichts vorbei. Das Thema wird nicht dauerhaft verschwinden und außerdem gehe ich davon aus, dass die politische Konstellation im Wesentlichen so bleibt, wie sie ist, sodass es in einer zweiten Wahlperiode einfacher wird, Dinge umzusetzen. Mir wäre wichtig, dass wir als Bezirk feste Mittel bekommen, um Maßnahmen durchzuführen und nicht wegen jedes einzelnen Fahrradbügels lange Vorgänge mit der Senatsverwaltung auslösen müssen.

**Herr Schruoffeneger, vielen Dank für das Gespräch!**



Wer stärker tritt, ist schneller da: Von Berlin nach Stettin und zurück.

## Kurze Auslandsreise

Der Oder-Neiße-Radweg ist ein Klassiker. Aber neuerdings fährt es sich auch jenseits der Grenze vorzüglich. VON STEFAN JACOBS.

Surfen im Internet kann Radfahrende schneller machen. Das erweist sich auf dieser Fahrt vom Berliner Umland an die Oder: 36 Grad sind angekündigt. Aber die Webseite des ersten Quartiers versprach einen Pool, und schräg gegenüber im „Kolonistencafé“ soll es köstliches Eis geben. Wer stärker tritt, ist schneller da. Der Wind schiebt wie ein Föhn durch die Ausläufer der Märkischen Schweiz. Zwischen alten Feldsteindörfern geht es meist auf asphaltierten Radwegen und ruhigen Straßen an Feldrainen und Hecken entlang, hin und wieder auch durch Wald. Bei Möglin werden die ersten Alleebaumäpfel reif. Dann fällt das Terrain ab und voraus tut sich das völlig platte Oderbruch auf – jene Provinz, die der Alte Fritz um 1750 nach eigenem Bekunden „im Frieden erobert“ hat, indem er das zuvor oft überschwemmte Binnendelta eindeichen ließ.

Neulietzegöricke ist das älteste und inzwischen reizvollste Kolonistendorf im Bruch. Der Pool hält, was die Fotos versprochen, das Café ebenfalls. Die weiteren Attraktionen – restaurierte Fachwerkhäuser, Kirche, Kneipe – befinden sich im Umkreis von drei Gehminuten.

Nach einer ruhigen Nacht in der vor wenigen Jahren aus Ruinen auferstandenen Fachwerk-Pension geht's am Morgen durch Zollbrücke: ein Dutzend knuddelige Häuschen unterhalb des Oderdeichs, Storchennest, Eisladen, Restaurant, das berühmte „Theater am Rand“ – ein Ensemble wie aus der Puppenstube. Auf der anderen Deichseite fließt die Oder. Ab Hohensaaten, wo der Nationalpark Unteres Odertal beginnt, bekommt sie Begleitung: Westlich von ihr verläuft die Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße als stets schiffbare Alternative. Der Radweg folgt überwiegend diesem Kanal und ist

dadurch näher an den Highlights wie dem mehr als 800 Jahre alten, seit wenigen Jahren wieder begehbaren „Grützpott“ auf den Hügeln einer uralten Burg in Stolpe. Der Blick von dem Ziegelturn mit seinen meterdicken Mauern scheint fast wie aus dem Flugzeug, obwohl die Hügel keine 100 Meter hoch sind.

Im Radlercafé „Fuchs & Hase“ gibt es in einer ehemaligen Werkskantine lokale Auerochsenwurst, Eis am Stiel und Boitzenburger Bier. Genug Kalorien für den weiteren Weg, der flach und bestens asphaltiert nordwärts führt – sofern man nicht auf einen der Plattenwege abzweigt, die bis an die Oder führen und dem Tierleben näher kommen als die Haupttroute: Eisvögel, Stieglitze, Rohrweihen; Kraniche und Gänse sowieso.

Abgesehen vom Nationalpark-Zentrum in Criewen ist der Weg das Ziel und der Blick zur hügeligen polnischen Flussseite die Belohnung. Bis das Kohlekraftwerk Gryfino in Sicht kommt, das nicht in diese Landschaft passt. Die ist nicht mehr so gut geschützt wie in den 1990ern, seit die polnische Regierung den Schutzstatus des Nationalparks gelockert hat, um die Oder ausbaggern zu können.

Nach einem soliden Abendessen in der „Pommernstube“ in Gartz geht's unter von Bibern angelegten Pappeln nach Mescherin zum Quartier. Der Ort ist der ideale Startpunkt für eine lange Runde durch den Landschaftspark südlich von Stettin und die Hauptstadt von Westpommern. Wer diesen Loop fährt, muss sich auf einige Hügel und teils stark und schnell befahrene Straßen gefasst machen. Alternativ gelangt man mit dem Zug aus Mescherins Nachbardorf Tantow in gut 20 Minuten nach Stettin.

Wer Stettin weglässt, fährt von Mescherin aus zunächst ebenfalls kilometerlang durch Schilfland bis zur Ostoder nach Gryfino (Greifenhagen) und von dort südostwärts zu dem Radweg, der erst an der Straße verläuft und ab Szczawno als neu asphaltierte, mit Nr. 3 beschilderte Bahntrassenroute fern von Verkehr und Ortschaften durch Wälder, Wiesen und Felder führt. Weit und still breitet sich die dünn besiedelte Landschaft aus. Wohl dem, der Picknick in der Tasche hat. Wer nicht, kann beispielsweise in Banie oder Trzcińsko Zdrój einkaufen. Der Stopp dort auf dem Rathausplatz lohnt schon wegen der Fotos aus der Zeit, in denen das Städtchen noch Bad Schönfließ hieß.

Zwei Lücken hat der Superweg Nr. 3 bis hierhin – beide beschildert zwar, aber nur die erste auf einem guten Waldweg, während die zweite arg holprig ist. Über Grzybno lässt sie sich auf Landstraßen umfahren.

Bald hinter dem Stadttor von Trzcińsko Zdrój kreuzt Superweg Nr. 3 die Nr. 20, die mit allerfeinstem Asphalt auf einer anderen Bahntrasse südwestwärts führt, Richtung Oder. Die Brücke nach Deutschland soll erst 2021 geöffnet werden, aber bis dorthin ist der Weg komplett. Hin und wieder passiert er ein zum Wohnhaus mit Garten umgebautes Bahnhofsgebäude. Die meiste Zeit hat man ihn ganz für sich allein und kann den Blick ungestört schweifen lassen. Die Hügel verschönern die Landschaft, ohne viel Kraft zu rauben.

Es lohnt sich noch einmal, die Trasse zu verlassen: für eine Übernachtung im Kloster Cedynia (Zehden). 1266 von Zisterzienserinnen gegründet, 1945 abgebrannt, seit 2005 feines Hotel mit Restaurant, in dem sich gehoben polnisch spei-



© Stefan Jacobs

Pittoreske Altstadt von Stettin

sen lässt. Es hat sich gelohnt, den Hunger über den Tag aufzusparen.

Die Schlussetappe führt durch den bewaldeten Zehdener Landschaftspark nordwärts. Später geht sie in eine uralte Lindenallee über, der man bis zum Abzweig nach Zatoń Dolna folgt. Steil bergab geht es ins Dorf, das am Hang über der Oder hockt und sich für einen Spaziergang durchs „Tal der Liebe“ anbietet. Der Park aus dem 19. Jahrhundert wurde vor ein paar Jahren wieder hergerichtet.

Was folgt, ist der Schlusspurt auf einem reizenden Sträßchen direkt auf dem Deich bis an die Brücke, die zurück nach Deutschland führt – direkt nach Schwedt, von wo es im Stundentakt zurück ins volle, laute Berlin geht.



© ADFC Berlin/ Philipp Poil

#### Etappen

- Strausberg-Nord – Neulietzegörice: 40 km
- Neulietzegörice – Mescherin: 82 km
- (Option) Mescherin – Stettin – Mescherin: 92 km
- Mescherin – Cedynia/Zehden: 86 km
- Cedynia/Zehden – Schwedt: 34 km

#### Quartiere

- Neulietzegörice: [schubertsoderbruchlandpension.com](http://schubertsoderbruchlandpension.com)
- Mescherin: [dorotheenhof-mescherin.de](http://dorotheenhof-mescherin.de)
- Cedynia: [klosterzehden.de](http://klosterzehden.de)



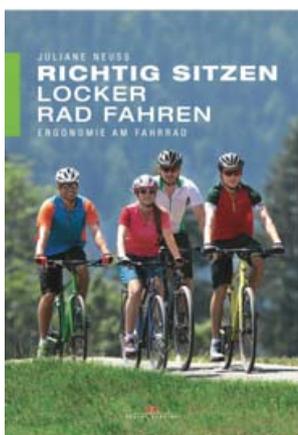
© Stefan Jacobs

Stärkung im Kolonistencafé in Neulietzegörice



## Neu in der Velo-Bibliothek

Büchertipps von RAHEL MUCKE



**Juliane Neuß:**  
**Richtig sitzen – locker Rad fahren. Ergonomie am Fahrrad.**  
 Verlag Delius Klasing.

Ein Fahrrad muss passen wie ein Wanderschuh. Tut es das nicht, strengt man sich unnötig an, riskiert Rückenschmerzen, Verspannungen und die Fahrfreude leidet. Sattelposition und Lenkerhöhe lassen sich schnell korrigieren. Auf die richtige Rahmengröße sollte man schon beim Kauf achten. Von Hollandrad bis Rennrad untersucht die Autorin Sitzhaltungen, Trittfrequenz, Kniebeugung und Fußbewegung beim Pedalieren. Wichtig ist auch, wie man fahren möchte: Steht die sportliche Leistung im Vordergrund oder eher die gemütliche Tour?



**Jens Mühling:**  
**Berlin. Spaziergänge durch alle 96 Ortsteile.**  
 Rowohlt Taschenbuch Verlag.

Der ungewöhnliche Stadtführer stellt die verschiedensten Kieze und Ecken Berlins vor. Es sind nicht die großen und bekannten Sehenswürdigkeiten, die uns hier begegnen, sondern das echte Berliner Leben. Stadtgeschichtliches, Merkwürdiges und Komisches verbindet sich mit dem Tipp für die beste Eisdielen oder eine grandiose Hochhausansicht. Auch wenn der Guide ohne Farbfotos auskommt, so ist der plaudernde Erzählton farbig genug und lädt ein, die Orte per Rad oder auch zu Fuß zu erkunden.

## Wir nehmen Abschied von Ralf Tober



Ralf war begeisterter Radfahrer. Seit 2002 Mitglied im ADFC hat er sich vielseitig im Verband engagiert. So hat er als Fachreferent für Radtouren in den vergangenen Jahren maßgeblich am Tourenprogramm mitgewirkt und Tourenleiter\*innen geschult. Als Stadtteilgruppensprecher in Neukölln hat er sich bis zum Schluss für bessere Bedingungen für Radfahrende eingesetzt. Auch war er häufig als Verkehrssicherheitsberater für den ADFC Berlin tätig. Am 26. September wurde er unerwartet aus dem Leben gerissen. Sein positives Wesen, seine Geduld und Hilfsbereitschaft werden uns in Erinnerung bleiben. In Dankbarkeit und tiefer Trauer verbleiben der Landesvorstand, die Tourenleiter\*innen, die Stadtteilgruppe Neukölln, das Verkehrssicherheits-Team und die Mitglieder des ADFC Berlin.

## adfc Velokiez

Möckernstraße 47  
Berlin-Kreuzberg

velokiez@adfc-berlin.de  
www.adfc-berlin.de  
Tel. (030) 44 84 724  
Fax (030) 4434 05 20



### Bibliothek und Information

Freitags 15:30 – 18:30 Uhr

April–Sept. zusätzlich:

Dienstags 15:30–18:30 Uhr

Radführer, Karten, Bücher zu Verkehrspolitik,  
Infos rund ums Radfahren und den ADFC.

Tourberatung nach Terminvereinbarung über  
[kontakt@adfc-berlin.de](mailto:kontakt@adfc-berlin.de)

### Radforum

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

[adfc-berlin.de/radkultur/radforum](http://adfc-berlin.de/radkultur/radforum)

### Fahrrad-Codierung

Mittwochs von 17-19 Uhr und an weiteren

Terminen, siehe: [adfc-berlin.de/codierung](http://adfc-berlin.de/codierung)

### Tourberatung plus

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

### Per Telefon

### Rechtsberatung

Kostenlose telefonische Beratung für ADFC  
Mitglieder von Verkehrsrechtsanwält\*innen.

Jeden Dienstag 18–19 Uhr

[adfc-berlin.de/rechtsberatung](http://adfc-berlin.de/rechtsberatung)



### Onlineshop

Du willst im Verkehr zeigen, dass dein  
Herz fürs Radfahren schlägt und damit  
unsere Arbeit unterstützen? Ab jetzt  
kannst du unsere T-Shirts, Masken,  
Westen und Tassen bequem von zu Hause  
aus in unserem neuen Onlineshop  
bestellen: [www.adfc-berlin-onlineshop.de](http://www.adfc-berlin-onlineshop.de)



### Landesgeschäftsstelle Brandenburg

Gutenbergstr. 76  
14467 Potsdam

[brandenburg@adfc.de](mailto:brandenburg@adfc.de)  
[adfc.de/brb](http://adfc.de/brb)

Tel (0331) 28 00 595

Fax (0331) 27 07 077

Öffnungszeiten:

01. März–31. Oktober Di 16–18 Uhr

(im Winter an jedem ersten Dienstag im Monat 16–18 Uhr)



In der Landesgeschäftsstelle  
Brandenburg befinden sich  
ein Infoladen und eine  
Selbsthilfewerkstatt. Im  
Infoladen finden Sie unsere  
Radtourenkarten und  
Radreiseführer vor allem von  
Brandenburg. Sie können Ihr  
Rad auch codieren lassen.

## radzeit

DIE RADWELT-LOKALAUSGABE FÜR BERLIN UND BRANDENBURG

### HERAUSGEBER/VERLEGER

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

ERSCHEINUNGSWEISE: 3 Ausgaben in 2020

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

### SPENDENKONTO:

Berliner Sparkasse, IBAN: DE30 1005 0000 0190 3716 17

### REDAKTION

Lisa Feitsch (LF – Chefredaktion)  
Carolina Mazza (Layout)

### ANZEIGEN

Katja John, Tel. (030) 44 04 99 84, [anzeigen@adfc-berlin.de](mailto:anzeigen@adfc-berlin.de)  
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 31.

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

Druckauflage: 18.000 Exemplare

ISSN 1439-8702





**Beliebteste  
Regionalbank**

**PSD-Bankengruppe**  
Ausgabe 5/2020

**EURO**  
Euro-Umfrage  
(120139 Teilnehmer)

**50 Euro**  
Startguthaben für  
ADFC-Mitglieder

# Kostenloses Gehaltskonto

- Schon ab 1.000 Euro Gehaltseingang pro Monat
- Bank- und Kreditkarte auf Wunsch im exklusiven ADFC-Berlin-Design
- Kostenlose Kontoführung inkl. Überweisungen
- Kostenlose Ausgabe einer Kreditkarte im ersten Jahr
- Geldautomaten der Genossenschaftsbanken
- Äußerst günstiger PSD DispoKredit

Jetzt beantragen: [psd-bb.de/adfc-berlin](https://psd-bb.de/adfc-berlin)

