

Highlights dieser Ausgabe

Sieben für die Verkehrswende S. 5
Der neue Vorstand erzählt

fLotte unterwegs S. 8
Freie Lastenräder für Berlin

Kidical Mass S. 10
Die Straßen den Kindern

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser,
das war ein starkes Jahr für die Verkehrswende! Danke an alle, die mit uns auf der Straße waren, die uns politisch begleitet haben, die unsere Arbeit unterstützen und möglich machen!

Zum Jahresende ziehen wir Bilanz und geben einen Ausblick: Wie steht es um die fLotte, Berlins größtes Lastenradprojekt? Wie sieht es aus mit der Verkehrssicherheit für Kinder in Brandenburg? Was macht die Kidical Mass-Bewegung? Und natürlich: Wie geht es weiter nach der Wahl? Welche Forderungen haben wir an die neue Berliner Landesregierung? In dieser Ausgabe berichten wir über unseren Einsatz beim Klimastreik, nehmen dich mit auf eine Tour in die Altmark und erzählen von unserer Mitgliederversammlung. Besonderes Highlight: Der neue ADFC Berlin-Vorstand stellt sich vor und verrät uns seine Pläne für die neue Amtszeit.

Viel Freude beim Lesen wünscht

Lisa Feitsch

Chefredaktion radzeit und
Pressesprecherin des ADFC Berlin



©ADFC Berlin/Carolina Mazza

Alle rauf aufs Rad: Gemeinsam fordern wir „Klimakrise, nein danke – Verkehrswende jetzt!“

Wir machen ernst: Verkehrswende jetzt!

Das Fahrradwahljahr neigt sich dem Ende zu. Wir waren laut und haben viel bewegt. Doch unsere Arbeit ist noch nicht getan, denn jetzt wird es ernst mit der neuen Landesregierung. Und: Wir bleiben dran an der Verkehrswende!
Von LISA FEITSCH.

Kurz vor der Wahl hat der ADFC Berlin mit der Kreisfahrt unter dem Motto „Klimakrise, nein danke – Verkehrswende jetzt!“ ein deutliches Zeichen für mehr klimafreundliche Mobilität in der Stadt gesetzt. Denn: Fahrradfahren ist Klimaschutz. Zwei Tage vor der Wahl gingen wir erneut auf die Straße, zusammen mit Fridays For Future und vielen anderen Klimaschutzorganisationen beim globalen Klimastreik. Im #A100stoppen-Netzwerk haben wir einen Fahrradzubringer organisiert und gezeigt: Klimaschutz in Berlin? Das geht nur ohne eine Verlängerung der Stadtautobahn A100! Denn die würde noch mehr klimaschädlichen Kfz-Verkehr in die Stadt schleusen, das ist nicht zukunftsfähig.

Inzwischen stehen die Adressaten unserer Forderungen fest: SPD, Grüne und Linke wollen die neue Berliner Lan-

desregierung bilden. Zum Start der Koalitionsverhandlungen haben wir gemeinsam mit Fridays For Future als ADFC-Block auf der Lauf-Demo für mehr Fahrradmobilität und mehr Klimaschutz im Bereich Verkehr demonstriert. Für die neue Berliner Landesregierung müssen Klimaschutz und die Verkehrswende bestimmende Themen sein. Medienstark veröffentlichten wir im Oktober einen 5-Punkte-Plan. Für die kommende Amtszeit fordern wir von den Regierungsparteien für eine echte Verkehrswende die Umsetzung folgender fünf Punkte:

1 Die Klimakrise gemeinsam zu bewältigen ist das zentrale Vorhaben der Koalition. Berlin muss bis 2030 klimaneutral werden. Klimaschonende Infrastrukturprojekte zugunsten des Umweltverbunds, also für den Fuß-, Rad- und

öffentlichen Nahverkehr, erhalten in Personal und Finanzen Priorität vor klimaschädlichen Straßenbauprojekten wie Schnellstraßen oder der Verlängerung der Stadtautobahn A100.

2 Die Koalition wird sämtliche Maßnahmen im Bereich des Verkehrs an der Vision Zero orientieren. Die Verkehrssicherheit wird der Leichtigkeit des Verkehrs übergeordnet.

3 Das Mobilitätsgesetz muss endlich auf die Straße. Dafür wird der Radverkehrsplan mit konkreten Maßnahmen und zeitlichen Vorgaben vom Senat verabschiedet. Die noch fehlenden Abschnitte des Mobilitätsgesetzes „Wirtschaftsverkehr“ und „Neue Mobilität“ müssen sofort vom Abgeordnetenhaus beschlossen werden.

4 Die Prozesse zur Planung und zum Bau von Radinfrastruktur müssen deutlich verbessert und beschleunigt werden. Solange dies nicht realisiert ist, bleibt das Verfahren der Pop-Up-Radwege das Mittel der Wahl für schnelleres Verwaltungshandeln. Anordnung, Umsetzung und Unterhalt von Neubau, Ausbau und Umbau von Radinfrastrukturen müssen in einer bezirksübergreifenden Organisationseinheit gebündelt werden.

5 Um Vision Zero und Klimaschutz gerecht zu werden, muss die Anzahl der privaten Kfz über aktives Parkraummanagement deutlich gesenkt werden. Das Umwandeln von jährlich 60.000 Kfz-Parkplätzen im öffentlichen Raum



Auf der ADFC-Kreisfahrt radelten Groß und Klein für mehr Klimaschutz im Verkehr

bis 2030 soll helfen, Verkehrsflächen neu zu verteilen und mehr Platz für klimafreundliche Mobilität zu schaffen.

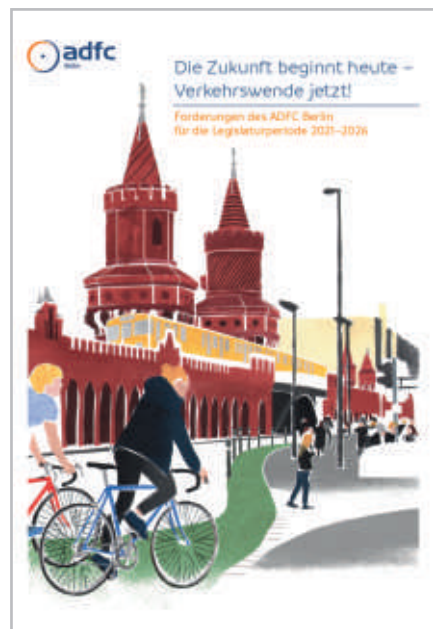
»Diese fünf Punkte sind keine Wünsche, sondern zwingende Voraussetzung für eine echte Verkehrswende in Berlin. Berlin muss dringend den öffentlichen Raum demokratisieren, um eine breite Teilhabe zu ermöglichen sowie der Generationenaufgabe der Klimakrise voll gerecht zu werden. Radwegesbau ist Verkehrswende«, sagt Katja Leyendecker, verantwortlich für Politik und Inklusion im Vorstandsteam des ADFC Berlin.

Frank Masurat, Landesvorsitzender des ADFC Berlin, ergänzt: »Berlin muss seinen Beitrag zur Klimaneutralität leisten und dazu muss der neue Senat das Thema Verkehrswende zur Top-Priorität

erklären. In der Hauptstadt trägt der Verkehr immer noch zu rund einem Viertel zu den schädlichen CO₂-Emissionen bei, Tendenz steigend. Berlin muss jetzt umsteigen; weg von der auto-dominierten Mobilität, hin zu mehr Fahrradmobilität. Dazu braucht es ein aktives Parkraummanagement genauso wie den Bau der im Mobilitätsgesetz verankerten sicheren, breiten Radwege, die die Menschen zum Umstieg einladen. Wir werden der neuen Koalition genau auf die Finger schauen.«

Eines ist klar: Wir meinen es ernst mit der Verkehrswende – auch 2022 bleiben wir dran!

**Die Zukunft beginnt heute –
Verkehrswende jetzt!**
Sieh dir hier unseren Forderungskatalog
als PDF-Datei an:
adfc-berlin.de/forderungskatalog



Berliner Parking Day: Ein Tag für die lebenswerte Stadt

Von Pankow über Tempelhof, von Steglitz bis Treptow: In der ganzen Stadt eroberten zum internationalen Parking Day ADFC Stadtteilgruppen für einen Tag den öffentlichen Raum. Stühle, ein Tisch und etwas Absperrband – schwupp, schon wird aus einem Autoparkplatz ein Ort für Menschen. Jedes Jahr am dritten Freitag im September gehen weltweit Menschen vor ihre Haustür, um Parkplätze umzugestalten. Mit Sonne, Kaffee und guter Laune: Im Bild zu sehen ist die Aktion des ADFC Tempelhof!



© ADFC Tempelhof / Detlef Wendtland

Kidical Mass in Berlin: Ganz Kleine für etwas ganz Großes



© ADFC CityWest / Axel Schripps

So viele Kinder gab es schon lange nicht mehr auf deutschen Straßen: 25.000 Kinder und ihre Familien haben beim Kidical Mass-Aktionswochenende am 18./19. September 2021 in mehr als 130 Städten in ganz Deutschland für bessere Radwege in die Pedale getreten. Auch in Berlin waren wir vor Ort! In Charlottenburg-Wilmersdorf zum Beispiel rollte die Kidical Mass mit dem ADFC CityWest durch die Straßen, hier im Bild zu sehen. Trotz grauen Wetters, gute Stimmung, großartig!

Herzlichen Dank an alle Engagierten, die sich in Berlin in ihren Bezirken für die Verkehrswende einsetzen! Nur durch euch sind die starken Aktionen wie Parking Day und Kidical Mass in den Kiezen möglich!

Es braucht den Druck von unten! Du willst dich in deinem Bezirk einsetzen und vielleicht im kommenden Jahr eine ähnliche Aktion auf die Beine stellen? Melde dich bei Britta (britta.seidl@adfc-berlin.de), wir helfen dir, Gleichgesinnte zu finden und dich zu vernetzen!

Anzeigen

fahrradkoppel
Räder • Zubehör • Werkstatt

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

www.fahrradkoppel.de info@fahrradkoppel.de

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

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

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

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

Cornelia Hain
Rechtsanwältin seit 1989

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

ADFC-STERNFAHRT

12. JUNI 2022
ADFC-BERLIN.DE/STERNFAHRT



© ADFC Berlin / Daniel Pepper

Der neue ADFC Landesvorstand v.l.n.r.: Matthias Will (Schatzmeister), Christian Storch, SuSanne Grittner (stellvertretende Landesvorsitzende), Frank Masurat (Landesvorsitzender), Katja Leyendecker, Henning Voget und Hannelore Lingen.

Frisch aufgestellt

Mitgliederversammlung 2021: Ein neuer Landesvorsitz, fünf neue Vorstandsmitglieder, die Zukunft beginnt heute!
Von PHILIPP POLL.

Unter ungewöhnlichen Bedingungen fanden am 14. August dieses Jahres rund 130 Berliner ADFC-Mitglieder zusammen. 2020 hatte die Mitgliederversammlung (MV) kurzfristig wegen Corona abgesagt werden müssen und auch diesen Mai durfte sie wegen der noch geltenden Beschränkungen zur Eindämmung der Pandemie nicht stattfinden. Erst im August konnten wir uns unter Einhaltung der 3G- und Abstandsregeln in einem großen Saal des Hotels Moa Berlin versammeln. Und es stand viel auf der Tagesordnung!

Neue Führung für den Landesverband Berlin

Nach acht Jahren im Landesvorstand trat Eva-Maria Scheel nicht mehr als Vorsitzende an. Mit einer berührenden Rede verabschiedete sie sich von den Mitgliedern, die ihr in den vergangenen Jahren immer wieder das Vertrauen ausgesprochen hatten. Auch die Beisitzer Andreas Lindner und Daniel Pepper traten nicht erneut an. Als Nachfolger für den Landesvorsitz wurde der langjährige Schatzmeister Frank Masurat mit 86 Prozent der Stimmen gewählt.

Zum ersten Mal galt es, den Vorstand gemäß dem Beschluss der Mitgliederversammlung 2019 geschlechterparitätisch zu besetzen. Erfreulicherweise gab es zahlreiche Kandidat*innen und die Mitglieder hatten die Qual der Wahl. Beim stellvertretenden Landesvorsitz kam es zur ersten Gegenkandidatur, aus der die langjährige Fachreferentin für Demos SuSanne Grittner als Gewinnerin hervorging.

Nach den zahlreichen Vorstellungen von Schatzmeisterkandidaten und Beisitzenden rief ein Mitglied sinngemäß: »Die hier kandidierenden Personen sind doch alle gut geeignet, können wir nicht auch alle in den Vorstand wählen?« Das ging natürlich nicht. Sieben Vorstandsmitglieder sieht die Sat-

zung vor und so waren mehrere Wahlgänge, teils mit Stichwahlen, nötig, bis alle Ämter besetzt waren. Neuer Schatzmeister wurde Matthias Will. Als weibliche Beisitzende wurden Katja Leyendecker aus dem Frauen*Netzwerk und Hannelore Lingen aus dem Kreis der Tourenleiter*innen gewählt, als männlicher Beisitzender Christian Storch. Bei der Wahl um den siebten Platz wurde Henning Voget im Amt bestätigt. Neben dem Landesvorstand wählte die MV turnusmäßig auch Rechnungsprüferinnen und BHV-Delegierte.

Jahresrückblick 2019 und 2020

Finanziell hat der ADFC Berlin die Corona-Krise bislang gut überstanden. Mit verstärkter Online- und Social Media-Arbeit konnte ausgefallene Vor-Ort-Arbeit kompensiert und das geplante Mitgliederwachstum doch noch erreicht werden. Veranstaltungen sind teilweise im Online-Format durchgeführt worden. Neben dem obligatorischen Rechenschaftsbericht des Vorstands, der auf dieser MV die beiden vergangenen Jahre umfasste, luden im Foyer mehrere Infotafeln ein, sich über die Arbeit der Stadtteil- und Arbeitsgruppen zu informieren.

„Die Zukunft beginnt heute – Verkehrswende Jetzt!“

In seinem Leitantrag fordert der Landesvorstand eine Neuverteilung der Verkehrsflächen zugunsten des Umweltverbunds. Konkret sieht der Antrag z. B. die Reduzierung von jährlich 60.000 Kfz-Parkplätzen bis 2030 und den (Aus-)Baustopp sowie sukzessiven Rückbau von Schnellstraßen und Autobahnen vor, um Platz für klimafreundliche Mobilität zu schaffen. Der Antrag wurde mit absoluter Mehrheit angenommen.

Sieben für die Verkehrswende

Auf unserer Mitgliederversammlung am 14. August 2021 haben die Mitglieder ihren neuen Landesvorstand gewählt. Sie fand mit pandemiebedingter Verspätung und unter Beachtung eines umfangreichen Hygienekonzepts im Hotel Moa in Moabit statt.

Der neu gewählte ADFC Berlin Landesvorstand besteht aus: Frank Masurat (Landesvorsitzender), SuSanne Grittner (stellvertretende Landesvorsitzende), Matthias Will (Schatzmeister) sowie Katja Leyendecker, Christian Storch, Henning Voget und Hannelore Lingen als Beisitzende im Landesvorstand. Hier stellen wir das siebenköpfige Vorstandsteam des ADFC Berlin vor.

Frank Masurat, Landesvorsitzender

Besonders wichtig ist mir in der Arbeit des ADFC Berlin, dass ...

wir die diversen Sichtweisen der Mitglieder, der Aktiven und der hauptamtlichen Mitarbeitenden berücksichtigen und in einem wertschätzenden Umgang gemeinsame Positionen für eine sichere Mobilität in Berlin entwickeln und verfolgen.

Im Vorstandsteam des ADFC Berlin möchte ich mich dafür einsetzen, dass ...

der ADFC Berlin im Verbund mit anderen Organisationen an dem gemeinsamen Ziel der Verkehrswende und des Klimaschutzes arbeitet und wir im ADFC Berlin weiter wachsen, die dafür notwendigen Strukturen schaffen und eine bessere Verteilung der Arbeit organisiert bekommen.



© Privat

SuSanne Grittner, stellvertretende Landesvorsitzende



Besonders wichtig ist mir in der Arbeit des ADFC Berlin, dass ...

wir zu einer Verkehrswende beitragen, die es allen Radfahrerinnen und Radfahrern, ermöglicht, zügig, sicher und komfortabel ans Ziel zu kommen. Tote und Verletzte sind nicht hinnehmbar! Das Fahrrad ermöglicht eine umwelt- und klimafreundliche Mobilität und sollte den entsprechenden Raum sowohl für das sichere Fahren als auch für das sichere Parken eingeräumt bekommen.

Für das Vorstandsteam des ADFC Berlin habe ich kandidiert, weil ...

ich langjährige Erfahrungen aus verschiedenen Tätigkeitsbereichen im ADFC Berlin und aus anderen gesellschaftlichen Gruppen mitbringe. Aus eigener Erfahrung kenne ich die Situation der Alltagsradlerinnen und Alltagsradler in Berlin sehr gut - sowohl auf dem Trekkingrad, als auch auf dem Renn- und dem Lastenrad. Mit ca. 6.000 innerstädtischen Radkilometern je Jahr schaue ich mir regelmäßig in allen Bezirken Teile der Verkehrsinfrastruktur an - nicht immer mit Freude. Da ist noch viel zu tun!

© ADFC Berlin / Carolina Mazza

Christian Storch, Beisitzender

Besonders wichtig ist mir in der Arbeit des ADFC Berlin, dass ...

wir gemeinsam an einem Strang ziehen, viele neue Ideen aus der Mitgliedschaft aufgreifen, zusammen aktivierende Kampagnen umsetzen und die Verkehrswende beschleunigt vorantreiben, sodass kein Radfahrender mehr in Berlin sein Leben verliert.

Im Vorstandsteam des ADFC Berlin möchte ich mich dafür einsetzen, dass ...

wir breite Radwege bekommen, auf denen sich auch Kinder und ältere Menschen sicher fühlen und die mehr sind als Straßenabschnitte mit Farbe. Ich möchte mich auch dafür einsetzen, dass Familien und Handwerker*innen, die Lastenräder nutzen, in ganz Berlin sichere Abstellmöglichkeiten finden. Außerdem ist es mir ein wichtiges Anliegen, dass mehr Fahrradparkhäuser eröffnen und die Fahrradmitnahme in Zügen – gerade im Sommer – erhöht wird. Mit mehr Radverkehr können wir unsere Stadt lebenswerter für alle machen und der Klimakrise begegnen.



© ADFC Berlin / Carolina Mazza

Katja Leyendecker, Beisitzende



© Privat

Besonders wichtig ist mir in der Arbeit des ADFC Berlin, dass ...

wir uns ganz klar für das Allgemeinwohl einsetzen. Denn der ADFC ist ein gemeinnütziger Verein. Das heißt für mich, dass ich immer wieder die Forschung vor Augen führe, die sozial-politische Teilhabe mit der Verteilung des öffentlichen Raumes verknüpft: Wir brauchen eine Umverteilung von Verkehrsflächen, sodass wir, wie in den Niederlanden, Versorgungswege auch in Berlin locker und flockig, entspannt und flüssig mit dem Rad erledigen können. Denn diese alltäglichen Versorgungswege machen 80 Prozent aller Wege aus.

Für das Vorstandsteam des ADFC Berlin habe ich kandidiert, weil ...

ich es für wichtig halte, die Politik zum Handeln zu bewegen. Verkehrsflächen sind höchstpolitisch und auch emotional belegt. Dies gilt es zu thematisieren und zu verändern durch engagierte Verbandsarbeit, unter persönlichem Einsatz. Ich möchte mich äußern, mein Wissen teilen und gemeinsam handeln! Eine Position im Vorstand gibt mir eine gute Plattform, diese Inklusions- und Allgemeinwohl-Belange im ADFC Berlin vorne anzustellen.

Matthias Will, Schatzmeister

Besonders wichtig ist mir in der Arbeit des ADFC Berlin, dass ...

wir uns als ADFC Berlin für die Interessen aller Radfahrer und Radfahrerinnen in Berlin einsetzen, egal ob Vielfahrer aus den Innenstadt oder Menschen aus den Außenbezirken, für die das Fahrrad noch nicht das wichtigste Transportmittel ist.



© ADFC Berlin / Carolina Mazza

Für das Vorstandsteam des ADFC Berlin habe ich kandidiert, weil ...

wir gemeinsam durch eine entschlossene, sachorientierte Arbeit, die Verkehrswende in Berlin in den nächsten Jahren entscheidend voranbringen können. Ich möchte meine langjährige berufliche Erfahrung im Finanzbereich als Schatzmeister in den ADFC Berlin einbringen.



© Privat

Hannelore Lingen, Beisitzende

Für das Vorstandsteam des ADFC Berlin habe ich kandidiert, weil ...

ich mich als Beisitzerin im Vorstandsteam aktiv für die Sicherheit und die Qualität des Radwegenetzes einsetzen kann. Im Bereich der Radtouren bin ich engagiert und möchte meine Erfahrungen einbringen.

Im Vorstandsteam des ADFC Berlin möchte ich mich dafür einsetzen, dass ...

noch mehr Menschen im Alltag und in der Freizeit das Fahrrad nutzen. Der Bereich Radtouren mit seinen 60 Tourenleiter*innen motiviert zum Radfahren. Die ADFC-TourGuide-Zertifizierung, das Radtourenportal, der Internetauftritt, die Fahrradmitnahme im ÖPNV, das Radwegenetz in Berlin und im Umland bieten immer wieder neue Herausforderungen. Hier möchte ich mich engagieren.

Henning Voget, Beisitzender

Besonders wichtig ist mir in der Arbeit des ADFC Berlin, dass ...

Radverkehr und Radfahrende die Wertschätzung in der Gesellschaft bekommen, die sie längst verdient haben, denn das Rad ist ökologisches Verkehrsmittel Nummer 1 und muss als solches stärker platziert werden. Noch herrscht bei zu vielen Menschen das Verständnis, dass nur Motorisiertes zum Verkehr zählt; dieses Bild müssen wir gemeinsam mit dem Umweltverbund erobern und umkehren, Räder statt Autos.

Im Vorstandsteam des ADFC Berlin möchte ich mich dafür einsetzen, dass ...

unser Verein sowohl nach innen wie nach außen immer präsenter wird. Geschützte Radwege für das Radlergros versus „Gleichberechtigung auf der Fahrbahn“ für eine große Minderheit, das soll beides gleichzeitig möglich sein. Ziel ist, möglichst viele Menschen aufs Rad zu locken und ihnen sichere, komfortable und effiziente Wege durch Berlin zu erkämpfen. Von Beruf Planer will ich mich weiter für gute generelle Verkehrskonzepte und in den vielen Einzelfällen für gute individuelle Lösungen einsetzen, und darüber hinaus immer wieder Visionen für den Radverkehr entwickeln.



© Privat



© ADFC Berlin/Carolina Mazza

Weg vom Auto, hin zum klimafreundlichen Lastenrad: Aus dieser Idee gründete sich die fLotte Berlin

Mit Lastenrädern mehr als 16 Mal um die Erde

Wie aus einer verwegenen Idee im ADFC Berlin fast 200 freie fLotte-Lastenräder für die ganze Stadt wurden. Ein Gründervater zieht zum Jahresende Zwischenbilanz. Von THOMAS BÜERMANN.

Vor vier Jahren erhoffte sich das frisch gegründete fLotte Team ein kleines bisschen Aufmerksamkeit für das Thema „Freies Lastenrad“. Weg vom Auto, hin zu mehr klimafreundlichen Lastenradtransporten – mitten in der großen Stadt Berlin mit ihren vielen aufregenden Initiativen und engagierten Menschen. Es ging um die ziemlich verwegene Idee, Lastenräder dadurch populärer zu machen, dass sie kostenlos ausleihbar sind – und damit der Verkehrswende einen weiteren, im Wortsinn erfahrbaren Baustein hinzuzufügen.

Ende des Jahres 2021 ist Berlin die Stadt mit dem größten Lastenrad-Verleihsystem – vermutlich weltweit. Das Tollste: Das Prinzip, die fLotten Lastenräder kostenlos zu verleihen, konnte konsequent durchgehalten werden. Derzeit stehen ca. 180 Räder in Berlin samt Umland zur Ausleihe bereit, bis zum Jahresende sollen es 200 Räder werden.

Seit dem fLotten Start im Januar 2018 bis Mitte Oktober 2021 waren 11.012 Nutzer*Innen an 61.286 Tagen mit einem fLotten Lastenrad unterwegs.

Die Zahl der fLotten Nutzer*Innen wächst jeden Monat um ca. 500 Menschen. Ein weiterer Antrieb für unser Team, die Zahl der verfügbaren Lastenräder kontinuierlich zu steigern.

Der Aufbau der fLotte schafft immer wieder neue Herausforderungen, aber das Team wird vom beständig eintrudelnden Dank der Nutzer*Innen bestens motiviert. »Ich finde die fLotte ganz großartig!«, schreibt zum Beispiel Tabea auf der fLotte-Plattform. »Danke, dass ihr diesen tollen Service anbietet!« (Benjamin), »Wir haben unseren Umzug erfolgreich geschafft mit 2 fLotten Lastenrädern« (Elliott) und Nicolas schreibt sogar: »fLotte Berlin ist das Beste, was im Berliner Verkehr passiert ist, seitdem ich in Berlin wohne (2009) – vielen Dank nochmal.« Wir sind gerührt.

Statt Lenkrad in der Hand ein Lächeln im Gesicht

Ein Teilprojekt der fLotte ist fLotte kommunal. Gefördert wird das Projekt

von den Berliner Bezirksämtern und finanziert im Wesentlichen aus Mitteln des Berliner Energie- und Klimaschutzprogramms 2030 (BEK 2030). fLotte kommunal soll eine möglichst gleichmäßige Versorgung Berlins mit kostenfrei ausleihbaren Lastenrädern sicherstellen. Mit dem Bezirk Mitte hat sich nun auch der zwölfte und letzte Berliner Bezirk der Initiative fLotte kommunal angeschlossen und im ersten Quartal 2022 wird daher besonders in diesem Bezirk ein Schwung weiterer Lastenräder auf die Straße kommen.

Das Ziel der fLotte: Möglichst vielen Menschen, insbesondere denjenigen, die Mobilität mit dem Festhalten eines Lenkrads gleichsetzen, soll ein Lächeln ins Gesicht gezaubert werden. Dieses Lächeln überkommt fast jeden, der die ersten wackligen Meter auf einem Lastenrad hinter sich hat. Dann kommt nämlich gelassenes Gleiten, selbstbewusste Souveränität und, falls die Kinderbank besetzt ist, auch noch die Begeisterung der kleinen Beifahrer*Innen.

Auch das Klima freut sich: Mit

durchschnittlich 11 km pro gebuchtem Tag (laut euren Angaben in der Nutzerumfrage) wurden seit dem Start der fLotte 674.146 km per fLotten Lastenrad zurückgelegt – das macht ca. 16,9 Erdumrundungen. Ohne die fLotte hätten ihr 38 Prozent dieser Fahrten stattdessen mit dem Auto gemacht, das ergibt eine CO₂-Einsparung von ca. 54.950 kg (bei durchschnittlicher CO₂-Emission von 143 g/Pkm für Pkw, laut Umweltbundesamt, 2019).

Die fLotte Family wächst

Neben zahlreichen Ehrenamtlichen, die sich bei der fLotte engagieren, wächst auch das Team von Hauptamtlichen im ADFC Berlin, die sich um ein möglichst reibungsloses Funktionieren der stadtweiten Ausleihe kümmern. Auch die tagtägliche Mitarbeit der Standorte, die die Räder beheimaten und verleihen, sowie der Pat*Innen und der Sanitäter*Innen der fLotten Ambulanz, die sich ständig um das Wohlergehen der Lastenräder kümmern, sind eine unverzichtbare Säule für den fLotten Erfolg.

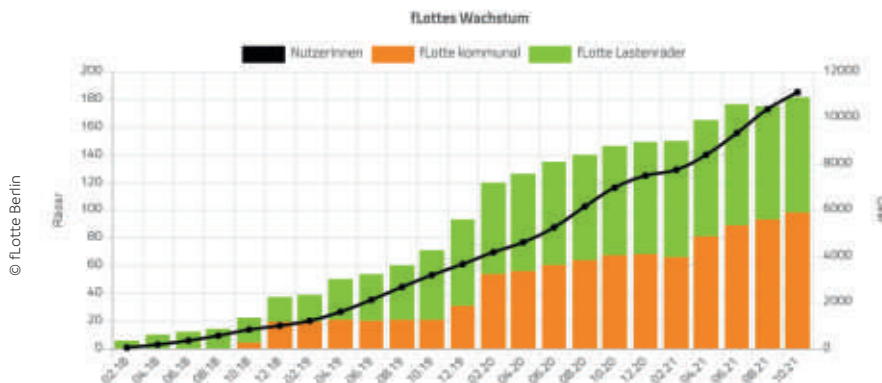
Grob überschlagen besteht die fLotte Family, also die Gemeinschaft allerer, die auf die eine oder andere Art regelmäßig zum Gelingen dieses Projekts beitragen, aus mindestens 500 Menschen. Sie alle fördern mit ihrer Mitarbeit die Verkehrswende. Sie alle machen auch täglich sichtbar, dass die Welt wenigstens in diesem Bereich ohne Kommerz funktionieren kann und dass die Idee einer gemeinschaftlichen Verantwortung für öffentliches Gut nicht nur Träumerei ist. Manchmal können wir es im fLotte-Team gar nicht fassen, dass wir

bisher nur einen einzigen Diebstahl zu verzeichnen hatten, dass Vandalismus nur sehr selten vorkommt und dass die Räder immer wieder an ihre Standorte zurückkehren – auch wenn manchmal mit Spürsinn, großem Einsatz und Glück nachgeholfen werden muss.

Das Prinzip Lastenrad hat in den letzten Monaten ungeahnte Popularität gewonnen, wurde zum Symbol für die Verkehrswende und schaffte es sogar zum Wahlkampfthema. In den Medien und der Öffentlichkeit wurde es vom belächelten Exoten zum ernst zu nehmenden Teil des Alltagsverkehrs. Wenn die fLotte daran ein bisschen Anteil hatte, dann hat das Projekt ein wichtiges Ziel erreicht. Und wenn durch die vermehrte Präsenz von Lastenrädern im Straßenverkehr der Druck auf die Politik und die Behörden wächst, die Fahrradinfrastruktur endlich dem realen Verkehrsanteil des Fahrrads anzupassen, dann ist ein weiteres fLottes Ziel erreicht.

Unser nächstes Etappenziel ist es, das Lastenrad auch in den Außenbezirken als alltägliches Verkehrsmittel zu etablieren. Während das Lastenrad in den Szenekiezen längst zum guten Ton gehört, ist es weiter draußen immer noch ein ungewohnter Anblick. Das wollen wir ändern und versuchen, die Anzahl der Räder vorrangig in den Außenbezirken zu erhöhen. Zusätzlich engagiert sich das Team u. a. beim Auf- und Ausbau der fLotte Brandenburg.

Eines ist also sicher: Auch im nächsten Jahr werden fLotte Lastenräder eine gewichtige Rolle spielen im Kampf für eine Welt mit weniger Blech und mehr menschengerechtem Verkehr.

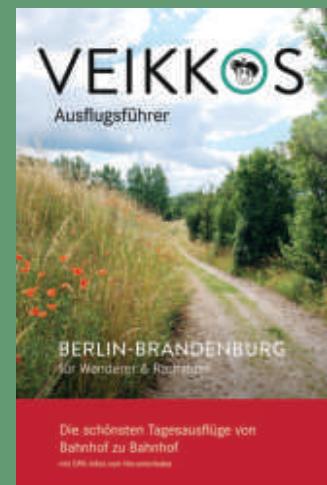


Die Kurve geht steil nach oben: fLotte Berlin wächst seit der Gründung in 2018

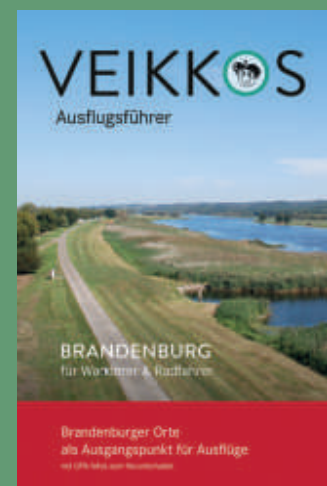
Berlin & Brandenburg Ausflugsführer



ISBN 9783937854564



ISBN 9783937854540



ISBN 9783937854526

Unter www.veikkos.com
und im Buchhandel erhältlich.





© ADFC/Deckbar

Gemeinsam für kindergerechten Verkehr statt verkehrsgerechte Kinder – in Potsdam rollt die Kidical Mass durch die Straßen

Kidical Mass: Radeln für eine sichere Zukunft

Viele Eltern sagen, sie könnten ihr Kind nicht alleine mit dem Fahrrad zur Schule fahren lassen – obwohl sie eigentlich eine Fahrradfamilie seien. Zum Kidical Mass-Aktionswochenende rollen die Kinder durch Brandenburgs Straßen – und setzen ein bitter nötiges Zeichen für eine andere Verkehrspolitik. Von NICHOLAS POTTER.

Mit Anhängern, Kindersitzen und Lastenrädern strömt ein bunter Fahrradkorsos am 18. September durch die Eberswalder Innenstadt. Ganz vorne mit dabei: Mini-Aktivist*innen, die für sichere Radwege in der Stadt demonstrieren. Heute gehört die Fahrbahn ihnen: Insgesamt 80 Kinder und Eltern nehmen an der vom ADFC Brandenburg, VCD und der CM-Eberswalde organisierten Kidical Mass teil – einer kinderfreundlichen Version der Critical Mass-Aktion, zu Deutsch: kritische Masse. Die inzwischen globale Fahrradbewegung erobert durch ihre Aktionen die Straßen für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmende zurück, zumindest für ein paar Stunden. Das gelingt an diesem Tag auch in Eberswalde – mit vielen selbstfahrenden Kindern und trotz Nieselregens. Die Aktion kommt gut an: Die Kidical Mass ist als Demonstration angemeldet, wird von einer lokalen Bio-Bäckerei mit Brötchen unterstützt und auch die Polizei zeigt sich kooperativ.

Es ist die zweite Kidical Mass in Eberswalde. Von den Autofahrer*innen der Stadt kommen gemischte Reaktionen: »Manche haben aus dem Fenster gewunken, sie wären gerne ausgestiegen und mitgeradelt«, erklärt Karen Greiderer, eine der Organisator*innen der Demo. Dennoch ist sie über die Polizeibegleitung froh: »Weil es leider viele Menschen gibt, die das Ganze nicht verstehen – da kochen auch gern mal die Emotionen hinter der Windschutzscheibe über.«

Dabei gibt es genug Gründe, um gegen die Verkehrssituation für Radfahrende in Eberswalde zu protestieren. So liegen zum Beispiel Schulen und Kitas an einer viel befahrenen Bundesstraße, für die Tempo 50 gilt. »Der komplette Verkehr bahnt sich da durch die Stadt, inklusive Lkw und Schwertransportern«, erzählt Greiderer. Sie kritisiert zudem unübersichtliche Kreuzungen, fahradunfreundliche Ampelschaltungen und auf der Fahrbahn aufgepinselte »Schutzstreifen«, die teilweise deutlich schmaler sind als 150 cm und sicheres sowie entspanntes Radfahren unmöglich machen. »Viele Eltern sagen: »Ich kann mein Kind nicht alleine mit dem Fahrrad zur Schule fahren lassen.« Manche fahren deshalb sogar mit dem Auto hin, obwohl sie eigentlich eine Fahrradfamilie sind«, so Greiderer weiter. »Sie wollen keinen Unfall riskieren.«

Mit der Kidical Mass haben die Organisator*innen einen Nerv getroffen

Einen Tag später, am 19. September, findet in Königs Wusterhausen die erste Kidical Mass statt, organisiert von Eltern. Für viele Kinder ist es ihre erste Demonstration überhaupt – für einige Eltern auch. Bereits im Vorfeld erhielten die Organisator*innen positive Reaktionen auf die Aktion: Zahlreiche Menschen meldeten sich bei ihnen, um ihre Unterstützung an-



Großer Tag für die Kleinsten: Zur Kidical Mass erobern sie sich die Straßen

zubieten. »Das hat uns sehr gefreut. Es zeigte uns, dass wir mit dieser Demo einen Nerv getroffen hatten und das Thema sichere Radwege für Kinder viele Menschen interessiert«, erzählt Sara Riffel, die die Demo mitorganisiert hat. Beim Verteilen von Flyern und Plakaten habe sie viel Zuspruch erfahren. So erklärten sich fast alle der angesprochenen Läden und Restaurants in der Innenstadt von Königs Wusterhausen bereit, die Flyer auszulegen oder sogar Plakate aufzuhängen. Auch die Lokalzeitung berichtete darüber.

Mehr als 80 Menschen nehmen an der Kidical Mass in Königs Wusterhausen teil – darunter Kinder, Eltern und Großeltern. Mit Polizeikorso und Klingelkonzert rollen sie durch die Innenstadt und setzen ein bitter nötiges Zeichen für eine andere Verkehrspolitik. Das betont auch Reinhard Kähler von der Ortsgruppe des ADFC in seiner Rede auf der Kundgebung. Die Aktion soll Druck machen – und wird mit Aktionspostkarten mit den Zielen der Kidical Mass ergänzt, welche an die Bundestagsabgeordnete Sylvia Lehmann (SPD) überreicht werden. Auch für eine Campact-Petition für ein kinder- und fahrradfreundliches Königs Wusterhausen werden Unterschriften gesammelt, bislang haben 300 Menschen unterzeichnet.

Die Dringlichkeit der Verkehrswende wird vielen jeden Morgen auf dem Schulweg bewusst

Eberswalde und Königs Wusterhausen sind nicht alleine mit ihren Aktionen in Brandenburg: In den vergangenen Wochen fanden auch in Potsdam und Brandenburg an der Havel Kidical-Mass-Demos statt. Denn die Dringlichkeit einer Verkehrswende, die den Namen auch verdient, wird vielen Eltern und Kindern jeden Morgen auf dem Schulweg schmerzlich bewusst: Gefahren durch falsch geparkte Fahrzeuge, rücksichtslose Raser*innen und Radwege, die einfach abrupt aufhören, sind nur einige der Probleme. Daher fordert der ADFC Tempo 30 in den Innenstädten, vor Schulen womöglich auch Schrittgeschwindigkeit. Auch baulich getrennte Radwege und eine lückenlose Fahrradinfrastruktur müssen zum Verkehrskonzept gehören. Der ADFC setzt sich zudem für Verkehrssicherheits-schulungen für Kinder sowie für weniger Elterntaxis ein.

Die Kidical Mass in Königs Wusterhausen war die erste Demo überhaupt, die Sara Riffel und ihre Mitorganisatorin Katherina Toth-Butzke organisiert haben. Doch es wird nicht die letzte sein: »Nachdem wir auch ein paar Mitstreiter*innen hinzugewinnen konnten, können wir uns sehr gut vorstellen, im nächsten Jahr wieder eine Kidical Mass in Königs Wusterhausen zu organisieren«, erzählt sie. »Denn mit einer Demo allein ist es nicht getan. Wenn sich etwas ändern soll, müssen wir weiter Druck auf die Politik machen und unser Anliegen in die Öffentlichkeit tragen.« Auch Karen Greiderer aus Eberswalde will weitermachen: »Die Euphorie nach der letzten Kidical Mass war groß.« Gleichzeitig betont sie, dass die mediale Resonanz ebenfalls groß sein müsse, um wirklich etwas zu verändern. Und es muss sich etwas

verändern: »Die Zahl der Verkehrsunfälle in Eberswalde steigt, vor allem zwischen Auto- und Radfahrenden.« Ein Blick in die Statistik macht das deutlich: Laut dem Unfallatlas der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder gab es 2020 exakt 8.184 Verkehrsunfälle mit Personenschaden alleine in Brandenburg – davon 3.410 mit Radfahrenden. Der Landkreis Barnim, in dem Eberswalde liegt, war mit 737 gemeldeten Unfällen der traurige Hotspot.



Für eine sichere Zukunft steigt die ganze Familie aufs Rad



© Stefan Jacobs

Im Freilichtmuseum von Diesdorf sind komplett eingerichtete Bauernhäuser aus vier Jahrhunderten versammelt.

Durch Altmark und Bein

Geheimtrip: Eine 500 Kilometer lange Runde durchs nördliche Sachsen-Anhalt lockt mit viel Kultur und wenig Verkehr. Links neben Berlin kommt das Havelland und dahinter... – tja. Die Altmark. Terra incognita für die meisten, aber das hat sie nicht verdient. Zumal sie sich auf einer 500 Kilometer langen, komplett beschilderten und ganz überwiegend angenehm zu fahrenden Rundtour erkunden lässt. Von STEFAN JACOBS.

Die Runde hat auf der Karte die Form eines unsportlichen, westwärts schwimmenden Fisches. Sie führt komplett durch Sachsen-Anhalt, aber das liegt von Wittenberge aus (wo der RE2 von und nach Berlin im Stundentakt fährt) direkt am anderen Elbufer. Dort also starten wir und folgen ein Stück der Elbe stromaufwärts, bevor der Weg nach Seehausen schwenkt. Der Ort erfüllt zwar das Klischee vom entvölkerten Osten, aber die gewaltige doppeltürmige Kirche aus der Zeit der Hanse lohnt sich umso mehr: Die von 1688 bis 1952 genutzte Turmwächterwohnung kann besichtigt werden. Der Weg hinauf führt an der Hühner-Etage vorbei und an der Wäscheleinen-Etage, bevor man in der Wohnung steht, zu deren Inventar ein Regenfass und ein Grammophon gehören sowie eine Trompete plus Fahnen (rot = Stadtbrand, weiß = Waldbrand) zur Bürgerinfo.

Etwas öde, aber flott geht's parallel zur Bundesstraße nach Osterburg an der Biese, das außer einer dicken Kirche auch ein Flussbad hat. Apropos dicke Kirchen: Von denen sehen wir in den nächsten Tagen noch viele; die meisten in erfreulichem Zustand und aus einer Zeit, in der die Altmark schon brummte, während in der Mark Brandenburg noch die Sümpfe und Wälder erobert werden mussten. Allein acht Hansestädte liegen an unserer Strecke. Die kleinste ist Werben, ein hübsches Fachwerknest an der Elbe, nicht weit von der großen Nachbarin Havelberg. Dort kann man im von lokalen Unternehmern betriebenen Hotel Kiebitzberg so fürstlich wohnen und speisen, dass

man am nächsten Morgen gar nicht weiter will. Zu sehen gäbe es genug für einen Extratag: Der hoch über der Havel gelegene Dom ist der dickste weit und breit. Er stand hier schon, als von Berlin noch keine Rede war. Dank seiner Lage an der Elbmündung der Havel boomte Havelberg über Jahrhunderte. Aus Prignitzer Eichenholz wurden hier Schiffe für die Weltmeere gebaut, berichtet die Leiterin des im Dom einquartierten Prignitz-Museums. Und weil Havelberg zwar günstig lag, aber strategisch unwichtig war, blieb es von Kriegen halbwegs ver-



© Stefan Jacobs

Das Kloster Jerichow, eines von vielen kulturhistorischen Highlights

schont – und bewahrt Schätze wie das 740 Jahre alte hölzerne Chorgestühl.

Viel Zeit kann man auch im „Haus der Flüsse“ verbringen, das 2015 zur Bundesgartenschau eröffnet wurde. Hier werden Auwald und Vogelwelt mit staubfreien Präparaten und überhaupt modern erklärt. Wo sonst kann man per Tastendruck ein Froschkonzert inszenieren und im Hochwassersimulator mit einer Welle aus Kugeln testen, wie heftig eine Flut durch begradigte Flüsse schießt im Vergleich zu naturbelassenen?

Die Route folgt nun der Schwanzflosse des Fisches südwärts zwischen Havel und Elbe. Wälder, Wiesen, wenig Menschen – das ist das Programm. Um die Truppenübungsplätze bei Kietz wird es noch einsamer. Den Süzipfel bei Genthin schneiden wir ab, weil die Wege dort unbefestigt sind und die Stadt..., ach, schweigen wir und biegen ab nach Jerichow an der Elbe, wo köstliche Birnen von Alleebäumen hängen und die backsteinernen Türme des Klosters weithin den Weg weisen. Der führt nun wieder nordwärts an der Elbe, wobei ein kurzer Abstecher nach Tangermünde Pflicht ist. Hier sind sogar Touristen unterwegs, um die Burg mit ihrem herrlichen Elbblick und die Fachwerkhäuser aus dem 17. Jahrhundert zu bestaunen, die zu Füßen der wiederum sehr stattlichen Backsteinkirche stehen. Der Rest der Etappe führt zwischen Pflaumenhecken und über ein paar Hügel nach Arneburg, das an einem Steilhang über der Elbe – mit spektakulärer Aussichtsplattform – liegt und dabei ebenso reizend wie verschnarcht wirkt. Während wir im kleinen Restaurant am Hafen zu Abend essen, schwimmt nebenan ein Biber, und am blaurosa Himmel performt ein Starenschwarm.

Am nächsten Tag kommen wir trocken bis nach Stendal, das nach all der Einsamkeit wie eine Großstadt wirkt. Dann fahren wir im Dauerregen auf Wald- und Wirtschaftswegen nach Gardelegen, wo uns ein Mitarbeiter der Stadtverwaltung mit Zylinder, Frack und Spazierstock erwartet. In diesem Aufzug ist er der Altbürgermeister Julius Beck, der die Stadt ab 1881 gut 40 Jahre regiert und mit allem Nötigen versehen habe: Bahnanschluss, Altenheim, Friedhof, Pflasterstraßen. Auch einige Linden der 2,4 Kilometer langen Allee am Stadtwall stammen aus seiner Zeit. Ganz frisch sind dagegen die Forellen, die



Die gut 500 Kilometer lange Runde ist komplett beschildert.

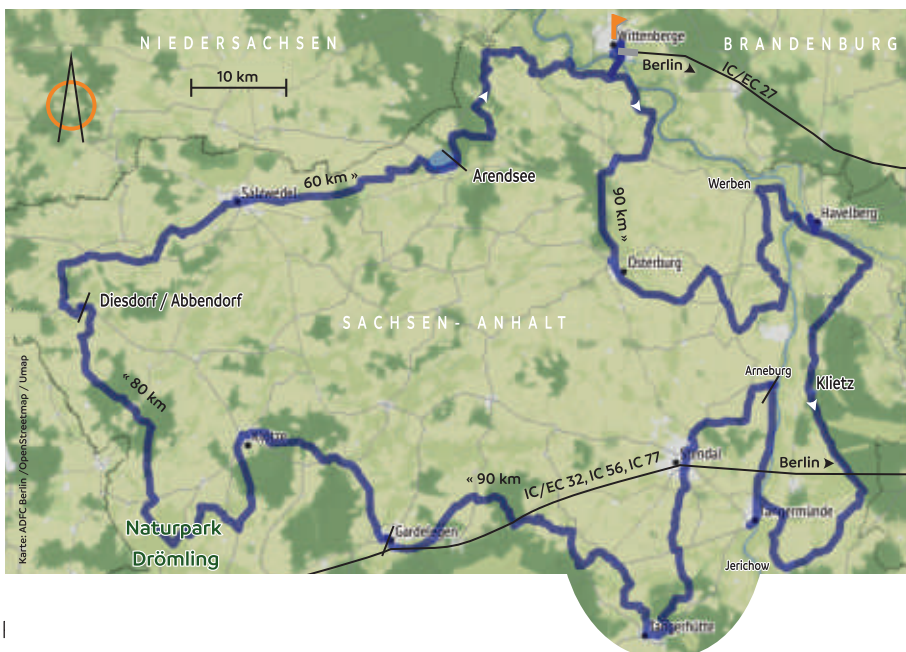
wir uns abends vor dem Blockhaus der Fischerei Gahrns – ein alteingesessener Familienbetrieb – auf der Terrasse am Teich schmecken lassen. Regionaler kann man nicht essen.

Der Westteil der Runde ist noch menschenleerer, wobei die Dörfer keineswegs trist wirken. Sie liegen nur weit verstreut in der Landschaft, die vom platten Naturpark Drömling mit seinen Wassergräben in hügeliges Terrain übergeht. Lange fahren wir auf Waldwegen gemischter Qualität, zwischendurch auf Landstraßen, auf denen kaum ein Auto stört. In Diesdorf zeigt uns der Leiter des Freilichtmuseums seine neueste Errungenschaft: ein aus einem Nachbardorf hierher gebrachtes Kirchlein, das nun zwischen komplett eingerichteten Bauernhäusern aus vier Jahrhunderten steht.

Nur ein paar Kilometer von der Grenze zu Niedersachsen entfernt führt der Rundkurs nun ostwärts nach Salzwedel, wo es neben Fachwerk und Backsteinkirchen mehrere Baumkuchenmanufakturen gibt: Hinter einer Glasscheibe klickert der Bäcker etwa ein Dutzend Teigschichten auf eine vor einer Gasflamme rotierende Rolle. So entstehen die „Jahresringe“.

Unterbrochen von Mirabellenstopps fahren wir durch weitere hübsche Dörfer zum Arendsee. Der entstand vor 1200 Jahren beim Einbruch großer Salz- und Kalkstollen. Das gleichna-

mige Städtchen lockt mit Klosterruine, Strand und dem Hotelrestaurant im „Haus am See“, wo der Küchenchef knusprige Arendsee-Maräne bereitet und schon für seinen Gruß aus der Küche, einen Kartoffelschaum, einen Preis verdient hätte. Wie er den macht, erklärt er bei einem Kochkurs, der nun auf unserer To-Do-Liste für 2022ff. steht. Aber jetzt müssen wir weiter, auf der Rückenflosse des Fisches zur Elbe, bis die Brücke nach Wittenberge in Sicht kommt. Als wir im Zug zurück nach Berlin sitzen, sind wir noch immer angenehm überrascht von dieser Tour.





Neu in der Velo-Bibliothek

Büchertipps von RAHEL MUCKE

Jeff Speck

Walkable City Rules, Steps to Making Better Places



Island Press, 2018, in englischer Sprache

Man stelle sich vor: An der Kreuzung muss der Autofahrende an der Ampel per Knopfdruck um Grünes Licht bitten und einige Wartezeit in Kauf nehmen. Für

Fußgänger*innen ist das ein gewohnter Vorgang. Wo liegen die Prioritäten? Jeff Speck hat sich als einflussreicher Stadtplaner in den USA und darüber hinaus profiliert. Seine Vorlesungen sind weltweit gefragt. Mit der Kernthese von der erlaubten Stadt fordert er ein Umdenken in der Stadt- und Verkehrsplanung: Mehr Fußwege, Vision Zero (das Ziel von null Verkehrstoten) als Verpflichtung, Stärkung des Radverkehrs, Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs. Mehrere Kapitel widmen sich dem Ausbau eines sicheren Radwegenetzes. Auch wenn Jeff Speck aus US-amerikanischer Perspektive argumentiert, so sind seine Überlegungen und Forderungen auch für Deutschland spannend und anregend.

Veikkos Ausflugsführer für Berlin und Brandenburg zum Wandern und Radfahren

Veikko Jungbluth

Band 1 und 2:

Berlin-

Brandenburg:

Die schönsten Tagesausflüge von Bahnhof zu Bahnhof, 2019/2020

Band 3:

Brandenburger Orte als Ausgangspunkt für Ausflüge, 2021



Kleine und große Touren zum Radfahren und Wandern versammeln die drei Bände in komprimierter Form. Mit wenigen Worten umreißt der Autor die Strecken. Eine Kartenskizze hilft für eine erste Orientierung und Fotos geben einen Eindruck von der Landschaft. Per QR-Code kann man sich den GPX-Track herunterladen und sich mit dem Smartphone oder GPS-Gerät navigieren lassen. Asphaltfans sollten die Oberflächenbeschaffenheit der Radrouten prüfen, denn nicht immer geht es auf befestigten Wegen entlang. Das Umgekehrte gilt für Wanderungen: Lange Asphaltstrecken lassen die Füße schnell ermüden. Die umfangreiche Tourensammlung lädt ein zum Entdecken und Ausprobieren.



NOCH KEIN WEIHNACHTSGESCHENK?

Verschenke eine Stimme für den Radverkehr!

Die Mitgliedschaft im ADFC unterstützt den Radverkehr das ganze Jahr. Die Person erhält die ADFC-Magazine Radwelt und Radzeit, ist automatisch haftpflicht- und rechtsschutzversichert und profitiert von vielen Mitgliedervorteilen und Serviceleistungen des ADFC!

adfc.de/sei-dabei/verschenkerin-werden



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.

adfc-berlin.de/velo-bibliothek

Tourberatung nach Terminvereinbarung über
kontakt@adfc-berlin.de

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

Radforum

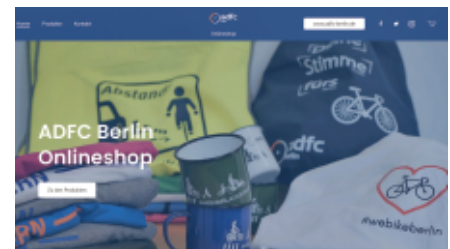
Acht Mal im Jahr am 1. Mittwoch des
Monats diskutieren wir mit Euch zu
einem aktuellen Thema:

adfc-berlin.de/radkultur/radforum

Fahrrad-Codierung

Mittwochs von 17–19 Uhr und an weiteren

Terminen, siehe: adfc-berlin.de/codierung



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



Landesgeschäftsstelle Brandenburg

Gutenbergstr. 76

14467 Potsdam

Öffnungszeiten:

01. März–31. Oktober Di 16–18 Uhr

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

brandenburg@adfc.de

adfc.de/brb

Tel (0331) 28 00 595

Fax (0331) 27 07 077



In der Landesgeschäftsstelle Bran-
denburg befinden sich ein Infoladen
und eine Selbsthilfefwerkstatt. Im
Infoladen finden Sie unsere Radtou-
renkarten 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
Tel. (030) 44 84 724, Fax (030) 44 34 05 20, kontakt@radzeit.de (Redaktion)

ERSCHEINUNGSWEISE: 3 Ausgaben in 2021

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)
Philipp Poll

ANZEIGEN

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

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

Druckauflage: 18.000 Exemplare



ISSN 1439-8702



Fair, persönlich,
sicher und sozial

Beliebteste
Regionalbank
Deutschlands

Platz 1

PSD Bank Berlin-Brandenburg

Ausgabe 05/2021

EURO

€uro-Umfrage (199 511 Teilnehmer)

Genossenschaftsbank mit Tradition

- Finanzielle Sicherheit seit über 145 Jahren
- Grünes Konto – auf Wunsch mit nachhaltig produzierter Kreditkarte aus Maisstärke
- Ratenkredit mit gleichem Zins für alle
- Langjähriger Partner und Förderer des ADFC Berlin e. V.

Jetzt kennenlernen: psd-bb.de/adfc-berlin



Berlin-
Brandenburg eG

Gemeinsam Ziele erreichen