

radzeit



Die Radwelt-Lokalausgabe für Berlin und Brandenburg

3/2022

Highlights dieser Ausgabe

Schwung mit PollernS. 6

Der Bezirk Mitte unter der Lupe

Ausbau in Brandenburg S. 10 Träumen vom Radreiseland

Touren-Tipp im Winter Schlaubetal-Radweg S. 12

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser,

jetzt muss das Radnetz auf die Straße! Das haben wir in den letzten Monaten deutlich gemacht. Wie geht es beim Ausbau der Radwege in Berlin voran? In unserer Titelgeschichte wirft unsere politische Referentin Solveig Selzer einen kritischen Blick auf den Fortschrittsbericht Fahrrad. Wir fragen uns in dieser Ausgabe: Was tut sich bei der Verkehrswende in Mitte? Was steht im Radtourismuskonzept des ADFC Brandenburg und wo hat man an kalten Wintertagen Spaß auf einer Radtour?

Ein "PS" in eigener Sache: Bald wählen wir den Landesvorstand des ADFC Berlin neu. Dir liegt die Verkehrswende am Herzen? Du bist Teamplayer:in und hast Lust und Zeit, dich ehrenamtlich in einem großen Verband für den Radverkehr zu engagieren? Toll! Melde dich dazu direkt bei unserem Landesvorsitzenden Frank Masurat: frank.masurat@adfc-berlin.de

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



Auf der ADFC-Lichterfahrt demonstrierten Klein und Groß für mehr Verkehrssicherheit

Radnetz: Wir brauchen Elefantenschritte

Wo stehen wir beim Ausbau des Berliner Radnetzes? Und wie können wir schneller werden? Aufschluss geben der Fortschrittsbericht Fahrrad 2021 und eine Publikation vom ADFC. Von SOLVEIG SELZER.

Wer erinnert sich noch an das Kinderspiel "Fährmann, wie tief ist das Wasser?" Nachdem der Fährmann z.B. "fünf Meter" antwortet, fragen die anderen "Und wie kommen wir rüber?", woraufhin der Fährmann ein Kommando wie "auf einem Bein hüpfend" oder "mit Mäuseschritten" gibt.

Wie tief das Wasser im Berliner Radverkehr ist, d. h. wie viele Kilometer Radwege noch gebaut werden müssen und wie viele schon geschafft sind, darüber gibt der Fortschrittsbericht Fahrrad 2021 Aufschluss. Darin schildert die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz jedes Jahr, welche Erfolge es beim Ausbau der Fahrradinfrastruktur gegeben hat und wie der Stand bei den verschiedenen Maßnahmen ist. Gut voran kommt sie beispielsweise beim Ausbau von Fahrradbügeln. Ziemlich langsam vorwärts geht es hingegen bei den Radschnellverbindungen und Fahrradparkhäusern an ÖPNV-Stationen.

Das Dringlichste für den Umbau der Berliner Straßen gemäß Mobilitätsgesetz ist jedoch das Radnetz, das es jetzt auszurollen gilt.

Ein Radnetz verbindet die wichtigen Orte in einer Stadt miteinander: Wohngebiete, Schulen und Kitas, Arbeits- und Kulturstätten, Einkaufs-, Sport- und Freizeitzentren, aber auch Erholungsgebiete. Die Radwege müssen einen guten Belag haben und so breit sein, dass Radfahrende einander gefahrlos überholen können. Nach einem langen Verfahren wurde von der Senatsverwaltung ein Netz bestehend aus drei Komponenten verabschiedet: erstens einem Vorrangnetz, für das besonders hohe Qualitätsstandards gelten, in dem die Belange des Radverkehrs vorrangig berücksichtigt werden sollen und das mit Priorität ausgebaut wird; zweitens einem Ergänzungsnetz, das sich ebenfalls über die ganze Stadt spinnt und vor allem dafür sorgt, dass alle Gebiete gut erschlossen sind; und drittens aus gesicherten breiten Radverkehrsanlagen an allen Hauptverkehrsstraßen, jener Straßengattung, die den allermeisten Radfahrenden in ihrer heutigen Form vom Radfahren abschreckt.

Das Mobilitätsgesetz legt fest, dass das gesamte Radnetz – also Vorrangnetz, Ergänzungsnetz und Radwege an Hauptstraßen, die nicht Teil des Vorrang- oder Ergänzungsnetzes sind – bis 2030 fertig sein soll. Dafür wurde im Radverkehrsplan ein Zeitplan entwickelt, demzufolge das Vorrangnetz 2027 fertig sein soll und sich die Jahrespläne für den Ausbau stetig erhöhen (siehe Tabelle 1).

Die Berliner Regierung hat in ihrem Koalitionsvertrag 2021 angekündigt, das Vorrangnetz und die Radwege an Hauptstraßen bis 2026 fertigstellen zu wollen. Wie viel ist heute auf der Straße angekommen?

Berlin hat laut Fortschrittsbericht in den vergangenen fünf Jahren rund drei Prozent des Vorrangnetzes, zwei Prozent des Ergänzungsnetzes und zwei Prozent der Radwege an Hauptstraßen geschaffen. Das heißt, die restlichen 97 bzw. 98 Prozent müssen in den nächsten fünf bzw. neun Jahren gebaut werden (siehe Tabelle 2)

200 Jahre fürs Radnetz

Konkret heißt das, es müssen jedes Jahr im Durchschnitt 170 Kilometer Vorrangnetz, 164 Kilometer Ergänzungsnetz und 136 Kilometer sichere Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen gebaut werden, beidseitig natürlich. Man kann die Jahreskilometer auch sukzessive steigern, dann muss aber klar sein, wie der Bau der vielen Schlusskilometer bewältigt werden soll. Mit je sieben Kilometern Vorrangund Ergänzungsnetz und drei gebauten Kilometern Radwegen an Hauptstraßen im Jahr 2021 ist Berlin allerdings meilenweit davon entfernt, das Radnetz in der festgelegten Frist fertigzustellen.

Da fällt es schwer, in den Tenor der Zusammenfassung des Fortschrittsberichts Fahrrad einzustimmen. Dort ist zu lesen, dass sich der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur "auch im Jahr 2021 positiv" gestaltet habe. Der Ausbau erfolgt gefühlt jedoch in Mäuseschritten. Im aktuellen Tempo hätten wir in 114 Jahren ein Vorrangnetz, in 200 Jahren ein Ne-

Tabelle 1: Kilometer und Fristen: Diesen Ausbaupfad sieht der Radverkehrsplan vor.

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

Pro Bezirk ergibt sich daraus im ersten Jahr die Notwendigkeit der Realisierung von durchschnittlich 3,5 Kilometern, im Folgejahr von 5 Kilometern. Ab 2024 fallen durchschnittlich 8 Kilometer pro Bezirk an. Diese Zahl steigt im Jahr 2025 auf circa 17 Kilometer, ab 2026 auf circa 29 Kilometer und ab 2029 auf circa 38 Kilometer.

Tabelle 2: So wie viel vom Radnetz hat Berlin im vergangenen Jahr geschafft.

Netzelemente	Fertiggestellt 2021 in km (in % Netzlänge)	Fertiggestellt 2017 bis 2021 (in % Netzlänge)		
Vorrangnetz (871 km)	7,4 (0,9%)	27,4 (3,2 %)		
Ergänzungsnetz (1.505 km)	7,4 (0,5%)	29,3 (1,9 %)		
HVS außerhalb des Netzes (550 km)	3,1 (0,6%)	9,6 (2,3 %)		
Sonstige Strecken	0,5	3,1		
Summe	18,4	69,4		

bennetz und in 174 Jahren sichere Radwege an den Hauptstraßen, die nicht zum Vorrang- oder Ergänzungsnetz gehören.

Eine unlösbare Aufgabe also? Spuckt die Koalition größere Töne, als ihre Verwaltung bewältigen kann? Sollte man diesen unrealistischen Plan nicht aufgeben und die Hände in den Schoß legen bzw. ans Auto-Lenkrad?

Der ADFC hat im Frühjahr 2022 eine Publikation herausgegeben, die inspirierende Beispiele enthält, wie man sehr schnell mit pragmatischen Maßnahmen die Situation für den Radverkehr verbessern kann. InnoRADQuick, so der Titel, zeigt am Beispiel der sehr unterschiedlichen Städte Utrecht, Sevilla, Memphis und Austin, mit welchen Erfolgsfaktoren Städte in anderen Ländern ihren Willen, die Fahrradinfrastruktur schnell auszubauen, in die Tat umgesetzt haben. Sevilla etwa hat in nur vier Jahren ein Basisradnetz von 120 Kilometern geschaffen, wo vorher nur zwölf Kilometer unverbundener Radwege existierten. Das kann man Elefantenschritte nennen.

Berlin könnte schnell

Auch Berlin findet in der Publikation Erwähnung. Wieso? Weil es mit dem Pop-Up-Verfahren gezeigt hat, dass es in Sachen Radverkehr auch pragmatisch und schnell handeln kann. "Taktischen Urbanismus" und "Planning-by-doing" nennen

die Autorinnen es, wenn man Elemente wie die Pop-Up-Radwege temporär anlegt und so die Stadt von morgen schon erlebbar macht. Anstatt die Hände in den Schoß zu legen, brauchen wir mehr Pop-Up. Damit würde die Verwaltung sich in Elefantenschritten fortbewegen und könnte die Frist vielleicht doch noch einhalten.



InnoRadQuick zeigt, wie es mit dem Radnetz schnell gehen kann.

Zur InnoRadQuick-Publikation des ADFC gelangst du hier: adfc.de/ dossier/adfc-projekt-innoradquick

Radzeit 3/2022

© ADFC

Alle zusammen für die Verkehrswende: Unser erfolgreicher Demo-Herbst

Die Leichtigkeit des Radfahrens erleben, als Gruppe die Straße erobern und politisch sichtbar sein! Der ADFC Berlin machte diesen Herbst mit vielen kleinen und großen Aktionen deutlich: Wir wollen, dass Berlin das Radnetz jetzt lückenlos auf die Straße bringt. Danke an alle, die dabei waren! Von JOACHIM SCHLEICHER.

m September mobilisierte der ADFC Berlin alle Altersgruppen für die Verkehrswende: Die Jüngsten eroberten am großen Kidical Mass-Wochenende am 24. und 25. September auf ihren Fahrrädern die Straßen Berlins. Deutschlandweit waren an diesem Wochenende zehntausende Kinder mit ihren Eltern und Großeltern auf zwei Rädern unterwegs. Am Freitag, den 23. September stellten wir uns hinter die Jugendlichen von Fridays For Future und führten beim globalen Klimastreik den Verkehrswende-Block in Berlin an. Und zu Beginn der Europäischen Mobilitätswoche fuhren wir mit der ADFC-Kreisfahrt einmal um das Berliner Stadtzentrum und feierten das Fahrrad.

Maßstab für eine sichere Fahrradinfrastruktur müssen die Kinder sein. Denn: Sind die Wege für die Jüngsten gut, sind sie für alle gut.



Radverkehr liefert einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz

ADFC / Dirl

ADFC / Dirk Deckbar

84.211

Petitionsübergabe am Frankfurter Tor.

Für lebenswerte Kieze

Grün statt grau: Am Park(ing) Day erobern sich Menschen in ganz Berlin ein Stück Lebensraum vom Autoverkehr zurück. Mit verschiedenen Aktionen entstehen auf Auto-Parkplätzen im öffentlichen Raum jedes Jahr am dritten Freitag im September temporär kleine Parks und Orte zum Verweilen. In Charlottenburg-Wilmersdorf war der ADFC Berlin gemeinsam mit vielen anderen für lebenswerte Kieze auf der Straße.

Glitzern für Verkehrssicherheit

Mit der ADFC-Lichterfahrt demonstrieren wir für mehr Sicherheit für Radfahrende in der dunklen Jahreszeit. Wir fordern eine sichere Fahrradinfrastruktur, damit Radfahrende auch im Dunkeln nicht einfach "übersehen werden", sondern Sichtbarkeit und Platz auf den Straßen bekommen. Mit erleuchteten Rädern glitzerten wir für mehr Verkehrssicherheit!

Kidical Mass: Jarasch verspricht Einsatz für neues Straßenverkehrsrecht

Zum Auftakt des Kidical Mass-Aktionswochenendes haben wir die Petition "Uns gehört die Straße!" an die Berliner Senatorin für Mobilität, Bettina Jarasch, überreicht. Mit der Petition fordert das Aktionsbündnis "Kinder aufs Rad" Bund und Länder auf, ein kinderfreundliches Straßenverkehrsrecht zu schaffen, damit



Bunt erobern wir den öffentlichen Raum zurück.

auch Kinder sicher und selbständig am Verkehr teilnehmen können. Bei der Übergabe am Frankfurter Tor versprach Jarasch den Kindern und Eltern, sich für ein neues Straßenverkehrsrecht einzusetzen. Zu diesem Zeitpunkt hatten bereits mehr als 84.000 Menschen die Petition unterschrieben.

Fahrrad feiern – Stadtzentrum umkreisen!

Entspannt und sicher rund um das Berliner Stadtzentrum radeln: Bei der Kreisfahrt feierten wir einen Tag lang das Fahrrad als bequemes und komfortables Fortbewegungsmittel. Viele hundert Menschen konnten bei bestem Herbstwetter die Stadt aus neuen Blickwinkeln entdecken.



Mit beleuchteten Rädern wirbt die Lichterfahrt für Sicherheit in der dunklen Jahreszeit.

Die wichtigsten Termine 2023

Notiere dir schon mal folgende Termine für die Verkehrswende:

22. April: Save the Date: Mitgliederversammlung des ADFC

Berlin. Wer Interesse an einem Vorstandsamt hat, nimmt bitte Kontakt auf zu frank.masurat@adfc-berlin.de. Die Einladung erfolgt per E-Mail. Bitte sorge dafür, dass wir von dir eine gültige E-Mail-Adresse

haben und teile sie uns ggf. mit unter: adfc.de/sei-dabei/e-mailadresse-mitteilen

6./7. Mai: Kidical Mass-Aktionswochenende

6./7. Mai: Fahrradmesse VELO-Berlin Flughafen Tempelhof

17. Mai: Ride of Silence4. Juni: ADFC-Sternfahrt

Mehr Infos findest du auf berlin.adfc.de



ADFC Berlin /

Herzlichen Dank

er ADFC Berlin bedankt sich herzlich bei der PSD Bank Berlin Brandenburg für die erneute großzügige Spende für die Arbeit des ADFC Berlin im Wert von 10.000 Euro. Philipp Poll, Geschäftsführer des ADFC Berlin, nimmt den Spendencheck entgegen.

PS: Bei der jährlichen PSD Herzfahrt wird immer eine Woche für den guten Zweck geradelt. Der Termin für das Jahr 2023 wird noch bekannt gegeben.



Philipp Poll, Geschäftsführer des ADFC Berlin, bedankt sich herzlich.

ADFC-Stadtteilgruppe aktiv für Tempo 30 in Tempelhof



ntschleunigung für mehr Verkehrssicherheit: Während Spanien landesweit in den Städten Tempo 30 angeordnet hat und in Frankreich diese Höchstgeschwindigkeit inzwischen in mehr als 20 Städten gilt, darunter auch Paris und Lyon, tut sich das Bundesverkehrsministerium in Deutschland weiterhin schwer, Städte selbst entscheiden zu lassen, wo Tempo 30 angemessen ist. So muss derzeit für jeden Streckenabschnitt separat nachgewiesen werden, welche besondere Gefahrenlage eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erforderlich macht - einfach eine lebenswertere Stadt als Ziel reicht nicht.

Die ADFC-Stadtteilgruppe Tempelhof hat diese Arbeit auf sich genommen. Mithilfe von OpenStreetMap und dem online tool Overpass Turbo hat sie systematisch erfasst, wo es im Bezirk Kitas, Schulen und Senior:inneneinrichtungen gibt, die an Straßenabschnitten liegen, in denen noch kein Tempo 30 gilt. Im unmittelbaren Bereich solcher Einrichtungen nämlich soll laut Verwaltungsvorschrift zur StVO die Höchstgeschwindigkeit aus Sicherheitsgründen in der Regel auf Tempo 30 beschränkt werden. Das ist eine Chance, die bereits jetzt bestehenden Möglichkeiten auszuschöpfen, Tempo 30 auszuweiten! Der ADFC Tempelhof hat seine Ergebnisse der Senatsverwaltung zur Verfügung gestellt. Jetzt warten wir auf Antwort - hoffentlich eine positive!

Im eigenen Bezirk für mehr Tempo 30 aktiv werden? Nimm gerne Kontakt mit Britta auf, wir helfen dir dabei:

britta.seidl@adfc-berlin.de.



Kindern eine Stimme geben für sichere Berliner Alltagswege

Im ADFC Berlin gründet sich die AG Kinder & Familien

ie Wege zur Kita und zur Schule sollen sicherer sein, die Fahrten im Berliner Straßenverkehr für Familien deutlich entspannter. Wie auch im Forderungskatalog des ADFC Berlin verankert, braucht es dafür neben sicherer Infrastruktur auf der Straße auch Mobilitätsbildung und die Einrichtung von Mobilitätsräten.

Dafür setzt sich im ADFC Berlin die AG Kinder & Familien ein, die sich erstmals im Oktober traf. Sie widmet sich

der Lobbyarbeit zur Unterstützung von Schulen und Elternverbänden. Außerdem sind konkrete Aktionen auf der Straße geplant, wie beispielsweise der andernorts bereits beliebte Bicibus oder Kidical Mass Fahrraddemonstrationen. Die Aktiven treffen sich jeden 3. Montag im Monat, 19:30 Uhr. Wer sich vernetzen möchte, schreibt direkt an Claudia: claudia.thiele@adfc-berlin.de.

Die AG Kinder & Familien freut sich über tatkräftige Unterstützung!



Aktiven-Sommerfest des ADFC Berlin

ange ersehnt in der Coronazeit - das Aktiven-Sommerfest. Dank der Initiative von Katrin, aus dem ADFC Berlin Frauen*Netzwerk bei der Mitgliederversammlung im August war es nach zwei Jahren endlich wieder soweit: Wir konnten einladen! Am 9. September trafen sich am frühen Abend rund 80 Aktive sowie Mitarbeiter:innen der Geschäftsstelle und Ehrenamtliche des Vorstandes an dem wundervoll grünen Ort NIRGENWO in Friedrichshain zum Aktiven-Sommerfest, Das Ambiente war

sehr einladend, am Lagerfeuer wurden endlich wieder persönlich gute Gespräche in entspannter Atmosphäre geführt. Für das leibliche Wohl sorgte ein umfangreiches Buffet mit veganen Leckereien und Salaten der Aktiven sowie köstliche süße Desserts. Bei unserer Upcycling Aktion verschönerten wir T-Shirts mit Radaufbüglern. Ein wundervoller wichtiger Abend für alle Aktiven im Verein. Danke an alle, die den Abend bereichert haben, wir freuen uns schon auf das nächste Mal!



Die Graveller sind da!

Und neu bei velophil: Das E-Bike in leicht, Riese & Müller UBN

Stahlrahmenräder von Böttcher: Dakkar, Parcours, Evolution und Expedition

Hier geht's zu unserem aktuellen **Fahrradbestand**



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

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

velophil. sonne in den Speichen

Öffnungszeiten

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

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

www.velophil.berlin f





Die Müllerstraße: Die Poller verteilen den öffentlichen Raum konsequent da um, wo es nötig ist.

Mit Pollerbü kommt Schwung nach Mitte

Lange fristete der Radverkehr im Bezirk Mitte ein stiefmütterliches Dasein, doch plötzlich ploppen hier und da Poller auf – sind sie die heiß ersehnten Vorboten der Verkehrswende in Berlins Zentrum? Von LISA FEITSCH.

Rot-weiß-rot steht er da. Gestreift und starr. Und noch einer, und noch einer, und noch einer. Mehrere rot-weiß-rot gestreifte Poller bereichern seit Ende 2021 die Bellermannstraße in Berlin-Wedding. Weitere zig ploppten im August 2022 in der Müllerstraße auf und schützen dort einen Radweg. "Es ist eine Wohltat, hier langzufahren", schwärmt eine Anwohnerin auf dem Fahrrad auf der Müllerstraße. "Plötzlich können wir einfach über die Straße rüber, um mit den Kindern zum Spielplatz zu laufen", freut sich die Kita im Bellermannkiez. "Solche Rückmeldungen, besonders wie die aus der Kita, freuen uns natürlich wahnsinnig", sagt die Frau, die für das #Pollerbü, wie es auf Twitter mittlerweile heißt, verantwortlich ist: Almut Neumann, Bezirksstadträtin in Berlin-Mitte, zuständig u. a. für Verkehr und Ordnung. Seit November 2021 sitzt sie am Drücker. Ihr Ziel: "Dinge auf die Straße bringen. Wir haben die Verpflichtung, für Verkehrssicherheit zu sorgen", sagt sie im radzeit-Interview S. 8-9. "Neumann hat eine intrinsische Motivation, die Verkehrswende voranzubringen, das wird deutlich. Eingeschränkt wird ihr Wille zur Veränderung durch knappe Ressourcen wie Personal und Finanzen", fasst es die Stadtteilgruppe ADFC Mitte zusammen. Zu Neumanns Plänen zählen: Fahrradstraßen "am Fließband produzieren" (S. 8-9), sichere Wege für Kinder schaffen und: den Bezirk Mitte zum Kiezblock-Vorreiter machen.

Kiezblock ist der Berliner Name für etwas, das Barcelona schon seit Anfang der frühen 1990er Jahre unter dem Namen "Superblock" umsetzt. "Das Konzept der "Superblocks" [...] hat zum Ziel, umweltfreundliche und für alle zugängliche Stadtteilzentren zu schaffen und dadurch die Aufenthaltsqualität für die Anwohner:innen zu verbessern", heißt es in der

ADFC-Publikation InnoRAD (2021), in der die Autorinnen die besten Verkehrswende-Ideen aus dem Ausland auf deren Anwendbarkeit in Deutschland bewerten. "Innerhalb des Superblocks wird der Verkehr weitgehend auf Anwohner:innen, Lieferverkehr und Notdienste reduziert, die beim Befahren immer wieder abbiegen müssen und an Kreuzungen nicht geradeaus fahren dürfen. [...] Ziel ist es, dass Kfz-Fahrten in diesen Straßen nur dann sinnvoll sind, wenn sich dort ihr Start oder Ziel befinden. Dadurch verringert sich der motorisierte Verkehr insgesamt erheblich, besonders aber der Durchgangsverkehr. Der Radverkehr ist hingegen in alle Richtungen erlaubt und kann den Superblock ohne Einschränkungen durchqueren."

Ziel der Städteplaner:innen ist es, mit Superblocks lebenswerte Wohnkieze zu schaffen. "Dort wo Superblocks umgesetzt wurden, sind zahlreiche positive Effekte zu verzeichnen: So verbesserte sich die städtische Lebensqualität insgesamt, wurde der soziale Zusammenhalt gestärkt, stieg die wirtschaftliche Aktivität, während sich gleichzeitig die Belastungen für die Umwelt verringerten", beschreibt InnoRAD. Eigentlich perfekt für eine Stadt wie Berlin. Perfekt für dicht besiedelte Wohngegenden – wie etwa Gesundbrunnen, Moabit oder Wedding in Mitte.

"Fast alle Elemente, die in Barcelona zum Umsetzen der Superblocks verwendet werden, sind auch in Deutschland bekannt", erläutern die Autorinnen in InnoRAD. "Sie sind auf der Grundlage des Straßenverkehrsrechts oder des Straßenrechts hierzulande ebenfalls umsetzbar. Zum Teil sind es gestalterische Maßnahmen, die sich ohne rechtliche Vorgaben übertragen lassen. Neu ist ihre Kombination innerhalb eines Gesamtkonzepts." Das macht sich auch Almut Neumann in Mitte

zunutze. Im Interview erklärt sie, wie sie Maßnahmen für den Radverkehr mit Maßnahmen für lebenswerte Kieze in Berlins Zentrum kombinieren will. Eine Einbahnstraße hier, eine Diagonalsperre da, Netzeffekte mit Fahrradstraßen, Poller, Fahrradbügel – stets ist die Reduktion des Kfz-Verkehrs das Ziel, um die Sicherheit aller zu erhöhen.

Mitte ist Wohnbezirk, Mitte ist aber auch Durchgangsbezirk. Ein Gros des Radverkehrs verläuft nach oder durch Mitte, wo Büros und Arbeitsplätze liegen. Eine der 19 Berliner Radverkehrszählstellen steht an der Karl-Marx-Allee in Mitte. An einem normalen Oktobermontag zählte sie 4.223 Radfahrerinnen und Radfahrer. Seit 1. Januar 2022 weist sie bereits 884.720 Radfahrer:innen aus (Stand 11.10.2022). Damit rangiert die Zählstelle im vorderen Drittel aller Berliner Zählstel-

auf die Straße zu bringen: Er kann Fahrradstraßen einrichten; und zwar die guten mit den baulichen Elementen zum Schutz vor unerlaubtem Kfz-Durchgangsverkehr. Er kann sein Ordnungsamt anweisen, falsch geparkte Fahrzeuge konsequent abschleppen zu lassen und so Verkehrssicherheit herzustellen. Er kann Kiezblocks einrichten, mit gegenläufigen Einbahnstraßen und Pollern als Durchfahrtsperre für den Kfz-Verkehr. Er kann Parkzonen anordnen und damit den Wert des öffentlichen Raums unterstreichen. Und er kann Kreuzungen im Nebenstraßennetz sicherer machen, indem er z.B. Fahrradbügel an den Ecken installiert; eine Maßnahme gegen das Falschparken und zur besseren Sicht an Einmündungen. Als Nebeneffekt entstehen dadurch mehr sichere Abstellplätze für Fahrräder im öffentlichen Raum.



Badstraße Ecke Prinzenallee: Ohne Radweg muss man sich in den Mischverkehr mit Autos und Lkw trauen

len. Mitte liegt auf der Pendelroute vieler Radfahrender. Gemessen daran ist in der Vergangenheit sehr wenig für den Radverkehr passiert.

Da brettert der Kfz-Verkehr auf der Autopiste Leipziger Straße mitten durchs Wohngebiet, um die Friedrichstraße wird diskutiert, als wäre sie Berlins einzige Straße und Unter den Linden will allen gefallen, nur nicht den Radfahrenden. Viele der großen Kfz-Pendelschneisen liegen auf zukünftigen Radschnellverbindungen. Teilstrecken werden nicht, wie der ADFC Berlin es fordert, Schritt für Schritt in Betrieb gehen. Hier mischen infraVelo, Senat und Bezirke mit, jahrelange Planungszeiten sind der Regelfall. "Das wird sich noch ziehen", sagt Almut Neumann. Doch gerade wichtig für den Radverkehr sind die Radwege an den Hauptverkehrsstraßen.

Ein Bezirk alleine kann tatsächlich nicht alles regeln; die Bußgelder fürs Falschparken kann er nicht anheben, Tempo 30 nicht zur Regelgeschwindigkeit an Hauptverkehrsstraßen machen, die StVO nicht zu Gunsten von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden novellieren. Gleichzeitig hat der Bezirk doch auch einige Instrumente in der Hand, um die Verkehrswende

Beachtlich ist die Menge an Hebeln aus dem bezirklichen Repertoire der Verkehrswendemaßnahmen, die Neumann in Bewegung setzen will. "Während der Radverkehr im Bezirksamt Mitte zuvor ein stiefmütterliches Dasein führte, ist jetzt Bewegung in die Verkehrswende gekommen", schildert es die ADFC Stadtteilgruppe. "Jetzt muss handfeste Radinfrastruktur folgen." Es liegt viel Arbeit vor Neumann, doch sie schwärmt von agilem Verwaltungshandeln, rechnet vor, welche Maßnahmen sich wie skalieren lassen. Ihre Mission ist, das wird deutlich, ausschöpfen und möglich machen, was in der Handhabe des Bezirks liegt. Bauliche Elemente bringen mit wenig Aufwand hohen Nutzen. Ein Poller macht noch keinen Radweg, aber viele Poller verteilen den öffentlichen Raum konsequent da um, wo es nötig ist. Fahrradbügel, Poller und Sperren funktionieren, so viel ist schon jetzt klar. Mangelndes Personal im Bezirksamt ist jedoch ein großes Thema. Entscheidend für Neumanns Erfolg in Mitte wird sein, wie viel davon sie tatsächlich auf die Straße bringt, um wie viele Kilometer Radweg, wie viele Kiezblocks der Bezirk Mitte nach ihrer Amtszeit reicher sein wird.



Poller-Reihe im Bellermannkiez: Der Fuß- und Radverkehr fließt.

"Wir müssen die Angst davor verlieren, Dinge auf die Straße zu bringen" – Interview mit Almut Neumann

Almut Neumann, Bezirksstadträtin in Berlin-Mitte, im radzeit-Interview über Verkehrssicherheit im Bezirk, Kiezblocks und Maßnahmen, die schnell umzusetzen sind. Das radzeit-Interview führte LISA FEITSCH.

isa Feitsch, radzeit: Gerade diese Legislaturperiode ist für die Umsetzung des Mobilitätsgesetzes und damit der Verkehrswende in Berlin zentral. Der Radverkehrsplan, der fürs Fahrrad den konzeptionellen Teil vorgibt, hat sich lange verzögert, aber steht nun endlich; jetzt geht es ums Umsetzen. Was sind Ihre Pläne als Verkehrsstadträtin für die Umsetzung des Radverkehrsplans in dieser Legislaturperiode?

Almut Neumann: Ich bin sehr froh, dass der Radverkehrsplan und das Radverkehrsnetz da sind. Das gibt uns eine gute Orientierung und ermöglicht uns auch, unsere internen Priorisierungen vorzunehmen. Aber: So etwas auf dem Papier zu haben ist das eine, und in die Umsetzung zukommen natürlich das andere. Wir gehen im Straßen- und Grünflächenamt so vor, dass wir uns all die Strecken anschauen und prüfen, wo wir den größten Bedarf sehen für Radwege. Das heißt zum Beispiel: Auch wenn die existierenden Radwege vielleicht nicht toll sind, gehen wir erstmal an die Strecken, wo es noch gar keine Radwege gibt. Außerdem versuchen wir jetzt schon kleine Netzeffekte herzustellen.

Laut Radverkehrsplan sollen bis

2027, laut Koalitionsvertrag bis 2026 die 865 km Vorrangnetz für den Radverkehr gebaut werden. Durch zwölf Bezirke geteilt ergibt das für Mitte ca. 70 km insgesamt, also etwa 12–14 km pro Jahr. Laut Tagesspiegel hat der Bezirk 2021 nur 1,4 km gebaut. Wie wollen Sie erreichen, dass das schneller geht?

Die Zahlen sind in der Tat eine sehr große Herausforderung. Aber wir müssen uns dieser Herausforderung stellen und versuchen, so viel wie möglich umgesetzt zu bekommen. Wir hatten uns für das Jahr 2022 vorgenommen, mindestens 3,5 km Radwege in Mitte auf die Straße zu bringen, das sieht der Radverkehrsplan auch so vor. Das Ziel für 2022 erreichen wir und übertreffen es voraussichtlich um das Doppelte. Aber wenn man sich anguckt, was das gemittelt auf die Jahre bedeutet, reicht das tatsächlich noch lange nicht aus.

Die Ziele im Radverkehrsplan steigen stetig an: Für nächstes Jahr gibt er 5 km vor, für 2024 dann 8 km, danach 17 km und so weiter. Wir richten unsere Planung an diesen Zielen aus, versuchen aber gleichzeitig, sie in den kommenden Jahren zu übertreffen. Meine Hoffnung ist, dass wir unser Tempo steigern, weil

wir mehr in eine Standardisierung kommen. Wir haben gute Leitlinien, zum Beispiel den Leitfaden für Fahrradstraßen von der Senatsverkehrsverwaltung. Den setzen wir um und ich hoffe, dadurch kann es uns gelingen, Fahrradstraßen wie am Fließband zu produzieren. Ich denke, dass wir insgesamt mehr in die Routine kommen und dadurch auch schneller werden. Das macht mir Mut, dass wir in Zukunft schneller vorankommen.

Mut ist ein gutes Stichwort. Gerade die Zahlensprünge im Radverkehrsplan basieren ja auf "wir machen jetzt erstmal ein bisschen und verschieben die großen Brecher in die Zukunft". Ist hier das Prinzip Hoffnung im Spiel?

Ja, hier ist viel Hoffnung im Spiel. Aber ich halte diese Hoffnung für begründet. Man darf die Herausforderung nicht kleinreden und gleichzeitig müssen wir sie trotzdem angehen. Die größte Schwierigkeit, die wir im Moment haben, ist einfach unsere Personalsituation. Neben der Sicherheit für Fußgänger:innen haben Radverkehrsmaßnahmen für uns im Amt absolute Priorität, doch die Umsetzung steht und fällt letztendlich mit der Anzahl der Pla-

ner:innen, die mitarbeiten. Ich bin aber zuversichtlich, dass Verkehrsingenieur:innen, die an Verkehrswende interessiert sind, vermehrt zu uns nach Mitte kommen, wenn sie sehen, wie wir jetzt Maßnahmen auf die Straße bringen.

Haben Sie konkrete Zahlen für uns, wie viele Planer:innen Sie im Team brauchen?

Wir haben sechs Planer:innen im Verkehrsbereich. Letztendlich kümmern sich davon drei um Verkehrswendeprojekte, natürlich zusammen mit der Straßenverkehrsbehörde. Aber wir könnten sicher nochmal zehn Planer:innen einstellen und würden die auch mit Kusshand nehmen.

Das ist eine Größenordnung, sozusagen mehr als drei Mal so viele.

Wir haben offene Stellen!

Mitte als Mittelpunkt Berlins: Früher oder später geht Berlins gesamter Rad(pendel)verkehr durch Mitte durch. Lange Zeit wunderte man sich, wie wenig dennoch für den Radverkehr passiert ist. Jetzt ploppen erste Poller wie in der Müllerstraße auf, der Bezirk kündigt neue Parkzonen an. Warum geht es jetzt, was können sich andere Bezirke vielleicht abgucken?

Das hängt mit vielen Faktoren zusammen. Bei der Parkraumbewirtschaftung ist es so, dass hier das Ordnungsamt und das Straßen- und Grünflächenamt in Mitte wahnsinnig gut zusammenarbeiten; und das auch schon lange vor meiner Zeit als Stadträtin. Mitte ist daher der erste Bezirk, der das Ziel, innerhalb des S-Bahnrings die Parkraumbewirtschaftung einzuführen, jetzt schon erreicht hat, obwohl es der Koalitionsvertrag erst für 2023 vorgibt. Zudem werden wir bis Ende 2022 fast den kompletten Bezirk Mitte, also auch außerhalb des S-Bahnrings, in der Parkraumbewirtschaftung haben. Das ist sehr positiv für die Verkehrswende, weil die Parkraumbewirtschaftung einen stark verkehrslenkenden Effekt hat und damit letztendlich dem Fuß- und Radverkehr zugutekommt.

Als ADFC Berlin fordern wir in fünf Jahren fünf Kiezblocks pro Bezirk. Erst kürzlich hat Ihnen der LuisenKiezBlock 1.200 Zustimmungen für das Projekt Kiezblock in der Nördlichen Luisenstadt übergeben. Wie geht es beim Thema Kiezblocks in Mitte weiter?

Laut Beschluss der Bezirksverordnetenversammlung in Mitte aus 2021 sollen zwölf Kiezblocks in Mitte eingerichtet werden. Das ist die Grundlage für unsere Kiezblock-Initiative gemeinsam mit der Senatsverwaltung für Mobilität. Ich wünsche mir aber, dass wir bis 2026 vielleicht sogar noch mehr als zwölf Kiezblocks auf die Straße bekommen. Gerade sehen wir uns ganz Mitte an und versuchen, flächendeckend ein solches Konzept für die Nebenstraßen zu erarbeiten. Wir wollen nicht einzelne Kieze privilegieren, sondern flächendeckend vorgehen. Derzeit finalisieren wir den Bellermann-Kiezblock. Als nächstes sollen dann Kiezblöcke im Brüsseler Kiez und im Sprengelkiez folgen.

Wenn Friedrichshain-Kreuzberg der Bezirk der Pop-Up-Radwege war, soll Mitte der Bezirk der Kiezblocks werden?

Ja, total gerne. Wir haben bereits sehr positive Reaktionen auf unsere Kiezbock-Initiative erhalten. Viele Menschen, gerade auch Eltern von kleineren Kindern, wünschen sich die Kfz- Verkehrsberuhigung sehr. Auch hier ist es mir wichtig, mit verhältnismäßig einfachen Maßnahmen schnell etwas auf die Straße zu bringen.

Denn wir haben die Verpflichtung, für Verkehrssicherheit zu sorgen. Das kann erstens nicht warten und zweitens sind das Maßnahmen, die auch anpassbar sind. Wenn man zum Beispiel merken sollte, eine Diagonalsperre (Anm. d. Red.: eine Reihe an Pollern) funktioniert aus irgendwelchen Gründen nicht, kann man das immer noch anpassen. Ich glaube, wir müssen die Angst davor verlieren, Dinge auf die Straße zu bringen. Wir planen das nach bestem Wissen und Gewissen, setzen es um, und wenn wir danach

doch noch aus irgendwelchen Gründen nachsteuern müssen, werden wir das tun.

Mitte besteht aus Wohngegenden wie Gesundbrunnen, Moabit oder dem Wedding. Für viele ist aber auch der Weg durch Mitte tägliche Pendelstrecke. Wie geht es bspw. mit der Friedrichstraße weiter? Nachdem die Fußgängerzone, die wir auch begrüßen, angekündigt wurde: Wie lange dauert es, bis die Radfahrenden nun die Parallelverbindung Charlottenstraße als Fahrradstraße bekommen?

Ja, die Friedrichstraße soll langfristig zur Fußgängerzone werden – auch wenn wir sie nun nach einer Entscheidung des Verwaltungsgerichts noch einmal für einen kurzen Übergangszeitraum für Autos freigeben müssen. Bei der Fußgängerzone soll dann der mittige Radstreifen, den es bislang auf der Friedrichstraße gab, entfallen. Deshalb



Almut Neumann auf dem geschützten Radweg der Müllerstraße

ist die Parallelverbindung für Radfahrende in Nord-Süd-Richtung auf der Charlottenstraße so wichtig. Wir bauen sie derzeit im Bereich zwischen der Leipziger Straße und Unter den Linden zur Fahrradstraße um und wollen die Arbeiten bis Ende November abschließen. (Anm. d. Red.: Das Interview wurde im Oktober geführt).

Vielen Dank für das Gespräch, Frau Neumann!

Weiterlesen auf berlin.adfc.de/in-den-bezirken



Durch den Wald: In Brandenburg macht Radfahren auch in der kalten Jahreszeit Freude

Brandenburg: Träumen vom Radreiseland

Während das Thermometer sinkt und das goldene Laub Brandenburg in ein herbstliches Paradies verwandelt, klingt für die allermeisten Radbegeisterten die Toursaison allmählich aus. Doch nach dem Sommer ist bekanntlich vor dem Frühling. Damit sich die frühlingshafte Stimmung auf dem Rad dann auch einstellt, muss das Land Brandenburg im Herbst und Winter aktiv werden. Von NICHOLAS POTTER.

Die dunklen Monate des Jahres eignen sich perfekt dafür, ein Radabenteuer für das Frühjahr zu planen. Einen Urlaub, der Körper und Umwelt zugutekommt. Vom Radtourismus profitieren nicht nur die Radfahrenden selbst, der Radtourismus ist für Brandenburg lukrativ. Er bringt viel Geld ins und vor allem aufs Land: Etwa 90 Prozent aller touristischen Radrouten führen durch den ländlichen Raum. Laut einer Analyse aus dem Jahr 2011 wurden damals rund 25 Prozent aller Umsätze im Tourismus in Brandenburg durch den Radtourismus erzielt. Jede:r Fahrradtourist:in gab im Durchschnitt mehr als 65 Euro am Tag aus, ohne Übernachtung.

Heute ist der Fahrradtourismus eine boomende Branche für Brandenburg. Doch ohne kontinuierliche Investition und Instandhaltung der Infrastruktur wird das Bundesland im Wettbewerb um Radtourist:innen zurückfallen, warnt Stefan Overkamp, Landesvorsitzender des ADFC Brandenburg. "Brandenburg als Radreiseland lebt heute von einer Substanz, die vor etwa 20 Jahren geschaffen wurde", erzählt er. Damals gab es von Seiten des Wirtschaftsministeriums eine breit gefächerte Initiative, die Radtourismus als Schwerpunkt entwickelt und viele Fördertöpfe dafür ermöglicht hat. Mitglieder des ADFC spielten dabei eine wichtige Rolle.

Zwei Jahrzehnte später haben sich jedoch die Nutzungsansprüche an das Radnetz geändert, nicht zuletzt wegen der Entwicklung des E-Bikes. "Das Angebot von vor 20 Jahren passt heute einfach nicht mehr so gut wie damals, und mit Sicherheit

nicht besser in fünf oder zehn Jahren", so Overkamp. Hinzu kommen bauliche Probleme auf Radwegen, gefährliche Wurzelaufbrüche und Wegbreiten, die heute nicht mehr ausreichend sind. Auch die begleitende Infrastruktur wie Gastronomie, Herbergen und einheitliche Beschilderung müsse verbessert werden.

Deshalb stellt der ADFC Brandenburg zehn Forderungen an die Landesregierung. Diese sind auf der Landesversammlung am 8. Oktober in Potsdam beschlossen worden. Vor allem muss es ein Angebot für alle Radfahrenden geben – für routinierte Rennradler:innen ebenso wie für Familien, die einen



Kein Grund zur Freude: Wurzelaufbruch auf marodem Radweg

© Westkar

Radausflug machen. Overkamp betont auch die Notwendigkeit einheitlicher Ausbaustandards: "Radtouristen sind Genussradler. Die kommen nicht wieder, wenn sie sich über schlechte Radwege quälen müssen." Konkret heißt das: Touristische Landesradwege müssen durchgehend drei Meter breit und asphaltiert sein. Sie müssen zudem auch als Radwege oder Fahrradstraßen ausgewiesen werden und abseits von Hauptverbindungen des motorisierten Verkehrs verlaufen.

Das Radreiseland Brandenburg braucht auch ein modernes Marketing: "Eine solche gute Vermarktung gelingt nur, wenn auch der Inhalt, also das schöne Erlebnis eines Radausflugs in Brandenburg, stimmt", so Overkamp weiter. Bei der Tourismus-Marketing-Brandenburg GmbH muss eine eigene Abteilung Radtourismus etabliert und mit Budget ausgestattet werden

Ob Erhalt der vorhandenen Radwege oder Ausbau der Infrastruktur: Das Land Brandenburg muss tätig werden. Am besten noch in den dunklen Monaten, damit die Vorfreude auf das nächste Radabenteuer im Frühling nicht enttäuscht wird. Nur so bleibt das Bundesland Vorreiter – und Vorradler.

Den beschlossenen Leitantrag "Radtourismus 2.0 – Update für Brandenburg" findet ihr auf unserer Website: brandenburg.adfc.de/artikel/forderungenradtourismus

Mitgliederversammlung wählt neuen Landesvorstand

Am 8. Oktober 2022 fand in Potsdam die Mitgliederversammlung des ADFC Brandenburg statt.

Zu Beginn wurde nach einer sachlichen und lebhaften Diskussion der Leitantrag des Landesvorstands "Radtourismus 2.0 – Update für Brandenburg" einstimmig beschlossen (Mehr auf Seite 10).

Der ADFC Brandenburg Landesvorstand berichtete außerdem von seiner zurückliegenden Tätigkeit und erreichten Zielen in den letzten zwei Jahren. Christian Tschöpe wurde

nach 20 Jahren aus dem Landesvorstand verabschiedet. Wir wünschen ihm und seiner Familie alles Gute und danken ihm für sein jahrelanges Engagement, vor allem im Bereich Finanzen und Bett+Bike.

Die anwesenden Mitglieder wählten einen neuen Vorstand: Stefan Overkamp wurde als Landesvorsitzender bestätigt, ebenso wurden Ronald Benke, Ingrid Schmeißer und Christian Wessel wiedergewählt. Renate Weisse aus Potsdam macht als neues Mitglied den fünfköpfigen Vorstand komplett.



Neu gewählt: Renate Weisse, Ronald Benke, Ingrid Schmeißer, Stefan Overkamp (Vorsitzender), Christian Wessel (v.l.n.r)

Anzeigen









Bei Kieselwitz folgt der Schlaubetal-Radweg einer hübschen Birkenallee.

Das ganze Jahr auf dem Rad? Schlaube locker!

Der kleine Fluss im Osten Brandenburgs lockt rund ums Jahr mit einem eigenen Naturpark – und einer gut ausgebauten Radroute für einen Tag. Von STEFAN JACOBS.

iese knapp 60 Kilometer lange Tour beginnt in Müllrose, dessen Name slawischen Ursprungs ist, also keinerlei spontane Rückschlüsse auf irgendwas zulässt. Der Bahnhof liegt etwas außerhalb des Städtchens. Da die Tage kurz sind, heben wir uns das lieber bis zum Schluss auf – und beginnen mit der Erwärmung. Die zieht sich über 20 Kilometer und unterscheidet sich vom Hauptprogramm dadurch, dass man einfach im selbstgewählten Rhythmus kurbelt und wenig Grund zum Anhalten hat. Also vom Bahnhof südwärts bis zur Landstraße und auf deren parallelem Radweg durch den Wald nach Schernsdorf und weiter durch Fünfeichen. Dort kreuzt die Route die B246 und geht am Ortsausgang wieder in eine Landstraße mit Radweg über. Das Terrain wird hügelig, aber ebenso gut zu befahren dank glattem Belag und breiter Piste. Die Birken, die die Strecke säumen, gehören im Frühling zu den ersten, die frische Farbe in die Landschaft bringen.

Man trifft eher wenige Menschen auf dieser Strecke, aber verloren geht man nicht, da die Schlaubetal-Radtour komplett ausgeschildert ist: Das markant geschwungene gelbe "S" mit dem blauen Fahrrad und Körbchen weist den Weg. Der verläuft auf dem Erwärmungsteil erst direkt an der Naturparkgrenze und dann etwas außerhalb. Aber wo die Landstraße südlich von Kieselwitz endet und unsere Route rechts – also nach Westen – abzweigt, ist das eigentliche Ziel dieses Ausfluges erreicht: der Naturpark, durch den die nur knapp 30 Kilometer lange

Schlaube fließt. Während der Park noch weit nach Süden reicht bis ins Braunkohlerevier, entspringt die Schlaube gleich nebenan: Der Wirchensee, der links der Straße zwischen den Bäumen durchschimmert und abgesehen von einem Hotel (mit täglich geöffnetem Restaurant) unbebaut ist, ist ihre öffentliche Premiere, und das schmale Tal, das der Radweg kreuzt, ihr Frühwerk. Wobei das Flüsschen so winzig ist, dass man es leicht übersieht, während man auf der Brücke über die bewaldete Senke rollt. Aber mag die Schlaube auch winzig sein, an ihrer Zuverlässigkeit besteht kein Zweifel: Da ihr selbstgemachtes Tal inzwischen so tief ist, dass es bis ins Schichtenwasser reicht, fiel sie selbst in den vergangenen Dürresommern nie trocken.

Gen Norden - Wald und Seen

Ein paar Hügel weiter ist Chossewitz erreicht, das sich in die Landschaft kuschelt. Dahinter taucht die Radroute als autofreier Asphaltweg in den Wald ein und führt an mehreren ehemaligen Mühlen vorbei. Es waren mal mehr als 20, von denen überwiegend nur die idyllischen Anwesen mit Teich und Waldlichtung geblieben sind. Wobei das Wässerchen links unserer Route gar nicht die Schlaube ist, sondern die Oelse. Die ist mit 22 Kilometern noch kürzer und nimmt, obwohl keine fünf Kilometer von der Schlaube entfernt, am Ende einen anderen Weg: Was hier durch den Wald plätschert, fließt bei Beeskow in die Spree und von dort via Elbe in die Nordsee. Das Schlaubewasser dagegen fließt mit der Oder in die Ostsee.

Hinter Dammendorf ergibt sich die einzige Chance, der sonst nur von einem Wanderpfad begleiteten Schlaube mit dem Rad ein Stück direkt zu folgen: Der Radweg verläuft am Steilufer des Hammersees, der still und geheimnisvoll in der Rinne liegt, die die Schlaube ihm gegraben hat. Das Asphaltband des Radweges ist schmal, aber historisch wertvoll in preußisches Uralt-Pflaster eingebettet. Wer einkehren will, hat im Forsthaus Siehdichum täglich Gelegenheit. Für längere Aufenthalte gibt's Prospekte in einer umfunktionierten Telefonzelle an der Zufahrt vor dem Haus der Naturparkverwaltung. Wer noch länger bleiben will: Siehdichum ist auch ein Hotel.

Gleich an der nächsten Weggabelung lohnt der kleine Försterfriedhof einen weiteren Stopp. Unter bemoosten Grabsteinen ruhen mehrere Familien von Forstleuten – im Schatten exotischer Bäume, die der Forstmeister Wilhelm Reuter Ende des 19. Jahrhunderts aus Amerika mitgebracht hatte.

Kleiner Abstecher - Ragower Wassermühle

Eine rumplige Asphaltstraße führt nach Kupferhammer, wo die Schlaube an einem nur sporadisch geöffneten Gasthaus vorbei- und unter der Straße durchplätschert. Wer zehn Kilometer sparen will, kann sich hier von ihr verabschieden und bereits in Mixdorf zum Bahnhof (am Ortsausgang) radeln. Reizvoller ist allerdings die reguläre Variante, die hinterm Ortseingang von Mixdorf rechts abzweigt zur Ragower Mühle. Die hat donnerstags bis sonntags geöffnet und vermietet ebenfalls zwei Gästezimmer in sehr idyllischer Lage. Außerdem gibt es hier noch originale Mühlentechnik zu bestaunen – schön angerichtet hinter einem Panoramafenster. Darunter rauscht die Schlaube, die vor der Mühle zu einem Teich gestaut ist.

Durch Kiefernwald, der nach dem von Laubbäumen dominierten Schlaubetal monoton wirkt, geht es dem Ziel entgegen. Als kleines Highlight wartet noch die rekonstruierte Grenzkontrollstelle, auf der man laut Erklärschild von Sachsen nach Brandenburg wechselt. Also gewechselt wäre, wenn man die Tour vor 1815 gemacht hätte (ja ja, das Fahrrad wurde erst 1817 erfunden). Der mächtige Zaun am Weg macht das Ensemble noch eindrucksvoller, aber wurde wegen der Schweinepest installiert, nicht wegen der Sachsen.

In Kaisermühl geht's vor dem Oder-Spree-Kanal links ab nach Müllrose, wobei der Bahnhof vor der Stadt erreicht ist. Wenn Kraft und Tageslicht noch reichen, lohnt sich der Extra-Kilometer ins Zentrum – schon der mächtigen Mühle wegen, die ihre Existenz der Schlaube verdankt. Genau wie der Große Müllroser See, der rund ums Jahr Urlaubsfeeling verbreitet. Das wird sich noch verstärken, wenn 2023 das neue Naturpark-Besucherzentrum am Markt eröffnet. Noch ein Argument, mal wieder herzukommen.





Die Fischerei am Hammersee bei Siehdichum.



Neu in der Velo-Bibliothek

Geschenkideen für Weihnachten, Geburtstage und für zwischendurch von RAHEL MUCKE.



Karsten Teich Paul und Opa fahren Rad

Gerstenberg Verlag, 2019, 13,95€

Kann das mit einem verbogenen Klapprad gut gehen? Eine warmherzige und mit viel Witz erzählte Geschichte für Kinder ab 4 Jahren.



H. E. Schlasse Die Oderbrücke bei Neurüdnitz. Ein Denkmal der Verkehrsgeschichte und des Kalten Krieges

Michael Imhof Verlag, 2019

Lange haben wir auf diesen Meilenstein des deutsch-polnischen Radtourismus gewartet: Die ehemalige Bahnbrücke ist eröffnet! Der Bahntrassen-Radweg verbindet das Oderbruch-Städtchen Wriezen mit dem

polnischen Moryń. Nach einer wechselvollen Geschichte quer durch finstere politische Epochen ist die Brücke heute ein verbindendes Zeichen der Völkerverständigung.



H. Jeong, S. Cho Das Fahrrad. Vom Hochrad bis zum E-Bike

Gerstenberg Verlag, 2016, 14.95€

Die Geschichte und Technik des Fahrrads von den Anfängen bis heute in einem

detailreich illustrierten Sachbuch für Kinder ab 10 Jahren.



Alison Farrell Das große FahrradFest

Gerstenberg Verlag, 2018, 16,95€

Ein großformatiges, humorvolles Wimmel- und Entdeckerbuch für Kinder ab 4 Jahren und ihre Eltern, Großeltern und alle, die noch einmal Kind sein wollen.



adfc Velokiez

Möckernstraße 47 **Berlin-Kreuzberg**

velokiez@adfc-berlin.de berlin.adfc.de

Tel. (030) 44 84 724 Fax (030) 4434 05 20



Bibliothek und Information

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

Radforum

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

Fahrradreparaturkurse

Lerne, dein Fahrrad selbst zu reparieren! Dienstags oder donnerstags ab 18 Uhr Wir bieten ab dem Frühjahr 2023 wieder Basis- und Fortgeschrittenenkurse, sowie Reiserad-Kurse an: berlin.adfc.de/fahrradreparaturkurse



Selbsthilfewerkstatt

Mittwochs und freitags von 17-20 Uhr Dein Fahrrad hat technische Probleme? In unserer Werkstatt kannst du sie unter Anleitung beheben. Wir haben alle wichtigen Werkzeuge dafür.

Bitte anmelden unter: berlin.adfc.de/selbsthilfewerkstatt

Fahrrad-Codierung

Mittwochs von 17-19 Uhr und an weiteren Terminen, siehe:

berlin.adfc.de/fahrrad-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 Onlineshop bestellen: adfc-berlin-onlineshop.de

Reisevorträge/Veranstaltungen/ Radtouren

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

Rechtsberatung (per Telefon)

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



Landesgeschäftsstelle Brandenburg

Gutenbergstr. 76 14467 Potsdam Tel.: (0331) 28 00 595

Aktuelle Öffnungszeiten der Selbsthilfewerkstatt und des Infoladens des ADFC Potsdam finden Sie unter www.potsdam.adfc.de landesverband@brandenburg.adfc.de



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

Unsere Landesgeschäftsstelle liegt im Holländischen Viertel. Von dort werden die Geschicke des ADFC Landesverbandes mit 20 Ortsgruppen im Land Brandenburg gelenkt. Ebenfalls ist dort das Bett+Bike Regionalmanagement Brandenburg-Berlin zu finden, das fast 500 fahrradfreundliche Gastbetriebe betreut.

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

radzeit die Radwelt-Lokalausgabe für Berlin und Brandenburg

HERAUSGEBER/VERLEGER

HERAOSGEDER, 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, radzeit@adfc-berlin.de (Redaktion)

ERSCHEINUNGSWEISE: 3 Ausgaben in 2022

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

SPENDENKONTO:

Berliner Sparkasse, IBAN: DE30 1005 0000 0190 3716 17

REDAKTION Lisa Feitsch (Chefredaktion) Annegret Krüger (Layout)
Philipp Poll

ANZEIGEN

Annegret Krüger, Tel. (030) 70238-716, radzeit@adfc-berlin.de Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 33.

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

Druckauflage: 16.000 Exemplare

ISSN 1439-8702



Der schnelle Weg zur Genossenschaft

- Finanzielle Sicherheit seit 150 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 mehr erfahren: psd-bb.de/adfc-berlin

