

Highlights dieser Ausgabe

40 Jahre ADFC Berlin S. 4
Eine bewegte Geschichte

Tourentipp Berlin S. 10
Grüne Wege und Wasserblicke

30 Jahre ADFC Brandenburg S. 12
Einfluss auf die Radinfrastruktur

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser,

40 Jahre ist es her, dass „ein bunter Haufen“ den ADFC Berlin gründete, so berichtet es Mitgründer Tilman Bracher in dieser Jubiläumsausgabe der *radzeit*. Von damals zu heute: Es war ein langer, anstrengender aber auch bewegender und lohnenswerter Weg, den die Mitglieder und Aktiven des ADFC Berlin gefahren sind und immer noch weiterfahren.

Ja, es geht uns um gutes Radfahren und bessere Radwege. Es geht uns aber auch um die Verkehrswende und um die Vision von einer lebenswerten Stadt, die sich den Herausforderungen der Klimakrise stellt.

Beeindruckend, was der ADFC Berlin jedes Jahr auf die Pedale bringt: Von der ADFC-Sternfahrt über die Fahrradchecks, den Radtouren und der Selbsthilfwerkstatt, den Geisterrädern und #VisionZero-Demos – und das ist nur ein kleiner Teil. Bei allem kann man mitmachen: Helfende Hände sind überall mehr als willkommen!

Herzliche Grüße,
Euer Karl Grünberg,
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit



Radwege wie in den 1970er Jahren? Nicht mit uns!

Die Berliner CDU eskaliert und macht sich nach dem Versuch des Radwegestopps nun daran, das Mobilitätsgesetz zu ändern. Der erste Entwurf zur Gesetzesänderung lässt einen grundsätzlichen Rückschritt befürchten: Radfahrer:innen sollen sich Autofahrer:innen unterordnen.

Man muss zwischen den Zeilen lesen, um zu verstehen, wie stark die CDU in das Mobilitätsgesetz eingreifen möchte. Paragraf 43, Absatz 1: „Radfahrende [sollen sich] sicher überholen können“ – gestrichen. Paragraf 44, Absatz 1: Radverkehr in Fahrradstraßen soll flüssig stattfinden – gestrichen. Stattdessen sollen Fahrradstraßen so gestaltet werden, dass Autoverkehr nicht „verdrängt“ wird. Das bedeutet im Klartext: Fahrradstraßen bleiben Autostraßen, heißen aber Fahrradstraßen. Überhaupt werden Formulierungen aus dem Gesetz entfernt, die dem Umweltverbund – bestehend aus ÖPNV, Fuß- und Radverkehr – einen Vorrang gegenüber dem motorisierten Individualverkehr einräumen.

Stattdessen sollen Radwege so angelegt werden, dass keine Parkplätze und keine Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr wegfallen. Am besten, so der Wille der CDU, verlaufen Radwege auf Gehwegen. Logisch, dass die CDU außerdem lieber alte Hochbordradwege sanieren möchte, als neue Radwege auf der Fahrbahn anzulegen. Dann sieht der Entwurf vor, die Mindestbreite von Schutzstreifen auf der Fahrbahn auf 1,25 Meter zu verkleinern.

All das erinnert an eine Radverkehrspolitik aus den 1970er Jahren, einer Zeit, als das Auto im Mittelpunkt aller Stadt- und Verkehrsplanungen stand. Doch wir haben nicht mehr 1970, sondern 2023. Berlin wächst, der Radverkehr nimmt zu: allein um 17 Prozent seit 2017, während der Kfz-Verkehr seit 2019 um 14 Prozent abnahm. Als ADFC Berlin sagen wir dazu laut und deutlich: Nicht mit uns!



© ADFC Berlin

Radwegestopp? #Nichtmituns!



© S. Constein

Geteilte Gehwege sorgen für Konflikte zwischen Radfahrer*innen und Fußgänger*innen

Offener Brief an die SPD

Die CDU veröffentlichte ihren Entwurf zur Gesetzesänderung Mitte September. Der ADFC Berlin reagierte und initiierte mit sieben Umwelt- und Verkehrsverbänden einen offenen Brief an die SPD-Fraktion im Abgeordnetenhaus. Darin forderten wir die SPD-Abgeordneten auf, dem CDU-Entwurf deutlich zu widersprechen. In dem Brief heißt es: „Der CDU-Entwurf zur Änderung des Mobilitätsgesetzes würde die Verkehrswende ausbremsen und wäre ein heftiger Rückschlag für alle Berlinerinnen und Berliner, die auf eine sichere, gerechte und klimaverträgliche Mobilität in ihrer Stadt angewiesen sind. Wir, der ADFC Berlin, der BUND Berlin, Changing Cities, FUSS e.V., die Deutsche Umwelthilfe, der VCD Nordost und der IGEB richten uns mit diesem Appell an die

SPD-Fraktion im Abgeordnetenhaus, sich an ihre bahnbrechende Beteiligung bei der Entstehung des Mobilitätsgesetz zu erinnern, das einen wesentlichen Beitrag für die zukunftsfähige und sozial gerechte Entwicklung Berlins leisten wird. Diese Gesetzesänderung darf so nicht verabschiedet werden.“

Unsere Intervention war ein Erfolg. Der verkehrspolitische Sprecher der SPD im Abgeordnetenhaus, Tino Schopf, sagte daraufhin in einem Interview bei Radio 1: „Eine Aushöhlung des Mobilitätsgesetzes wird es mit der SPD nicht geben.“ Nun werden SPD und CDU dazu in Verhandlung treten, was wir kritisch begleiten werden. Sicher werden wir dazu auch Eure Unterstützung benötigen. Vielleicht sogar schon, wenn ihr diese *radzeit* in den Händen haltet.

Zusammen für die Verkehrswende und sichere Radwege!

Informiert euch zu kurzfristigen Aktionen über unsere Social-Media-Kanäle (auf X, Facebook, Instagram und neuerdings auch Bluesky). Auch in unserem monatlichen Newsletter halten wir euch über die neuesten Entwicklungen auf dem Laufenden.



berlin.adfc.de/newsletter

facebook.com/ADFC.Berlin

instagram.com/adfc_berlin

twitter.com/ADFC_Berlin

bsky.app/profile/adfcberlin.bsky.social

Mehr Sicherheit, mehr Radweg – unser Demoherbst

Straßen für Kinder – Kidical Mass in Berlin



„Wir wollen Fahrrad fahren“: Viele Kinder auch im Friedrichshain dabei.

Zwei Kidical Mass Demos trafen sich mit rund 200 Kindern und ihren Eltern bei der Jugendverkehrsschule in Schöneberg.

Am 23. und 24. September fand das große Kidical Mass Wochenende statt. Allein in Berlin rollten auf zwölf Kinder-Fahrraddemos rund 1.200 Kinder, Jugendliche und Eltern über die Straßen der Stadt, um sich für eine kindgerechte Verkehrspolitik und sichere Schulwege einzusetzen. Bundesweit waren 80.000 Teilnehmende bei 380 Aktionen dabei.

An der Jugendverkehrsschule in Schöneberg trafen sich zwei Kinderdemos. Glücklich und stolz sahen die rund 200 Kinder aus: Sie hatten den weiten Weg mit ordentlich Gegenwind geschafft. Einige von ihnen trauten sich dann auch, etwas ins Mikrofon zu sagen: Lotta möchte endlich selber sicher zu Schule fahren können. Und John ärgert, dass er auf dem Weg zu seinem Freund immer über diese eine gefährliche Kreuzung muss. In Friedrichshain malten und bastelten die Kinder vor

der Demo bunte Schilder, die sie dann an ihren Rädern festmachten: „Sichere Schulwege“ oder „Parks statt Parkplätze“. Kaum hielt die Demo für ein paar Minuten, stiegen die Kinder ab und bemalten die Straße mit Kreide. Schöne Momente, die zeigen, wie lebendig Straße sein kann, wenn einmal keine Autos darauf fahren.

Beim globalen Klimastreik



Der ADFC Berlin war für die Verkehrswende am 15. September mit dabei.

Glitzern für das Mobilitätsgesetz



Die Lichterfahrt glitzerte mit 1500 Teilnehmer:innen durch das abendliche Berlin.

1.400 Radler:innen kamen mit geschmückten, leuchtenden Rädern zur ADFC-Lichterfahrt am Abend des 13. Oktober. Sie strahlten und radelten für mehr Sicherheit in der dunklen Jahreszeit, für ein sicheres Radnetz und für den Erhalt des Mobilitätsgesetzes. Was für ein glitzernder, erhellender Anblick.

Eine Runde drehen: ADFC-Kreisfahrt



Mit der ADFC-Kreisfahrt und 1.000 Teilnehmer:innen für das Mobilitätsgesetz und einmal rund ums Zentrum von Berlin.

1.000 Radfahrer:innen fuhren am 16. September bei der ADFC-Kreisfahrt eine Runde um die Berliner City und demonstrierten gegen die CDU-Bestrebungen, das Mobilitätsgesetz zum Nachteil für den Radverkehr zu ändern. Danke, dass ihr dabei wart.



© ADFC/Christian Eicke(?)

1992 erfolgt der Einzug in die Geschäftsstelle in der Brunnenstraße 28.

Wir schauen auf eine bewegte Geschichte

40 Jahre ist der ADFC Berlin alt und hat in dieser Zeit vieles für das Fahrrad und für die Fahrradfahrer:innen in Berlin erreichen können, aber auch Rückschläge einstecken müssen. Wir schauen auf eine bewegte Geschichte und berichten von unseren größten Erfolgen.

Ende der 1970er Jahre war es genug: Waldsterben, Dioxinverseuchung – ein Umweltskandal jagte den nächsten. Gleichzeitig drohten die Städte am Kraftverkehrskollaps und den giftigen Abgasen zu ersticken. Tatsächlich hatten die Verkehrsplaner:innen in den 1960er und 1970er alles dafür getan, den Autoverkehr zu vermehren. Radfahrer:innen störten den Autofluss da nur. Sie sollten sich gefälligst mit schmalen Streifen auf Gehsteigen begnügen. Rad zu fahren, das wagten damals nur wenige Mutige oder Verrückte.

Doch immer mehr Autobahnen und immer mehr Verkehr – das war für viele Teile der Gesellschaft nicht mehr die Lösung ihrer Probleme. Das zivilgesellschaftliche Engagement lebte auf; es entstanden Organisationen wie der BUND, der VCD, Fuss e.V. und eben auch der ADFC.

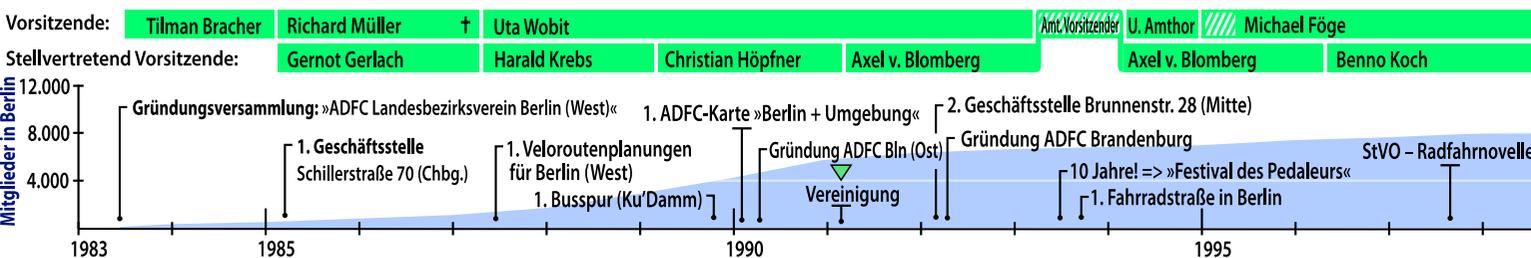
Neun gründeten den ADFC Berlin Am 14. Juni 1983 war es auch in West-Berlin soweit: Neun Aktive gründeten den ADFC Berlin und Tilman Bracher wurde der erste Vorsitzende (siehe auch Seite 9). Schnell gewann der Landesverband neue Mitglieder. Sie setzten sich

für sichere Radwege und für Fahrradabstellanlagen ein, beschäftigten sich mit Verkehrssicherheit und boten die ersten Fahrradtouren an. Doch Politik und Gesellschaft blieben erst einmal autozentriert, dementsprechend schwer war es, mit ADFC-Aktionen in den Zeitungen



© Christian Eicke

Mit einer „Beleuchtungsaktion“ wirbt der ADFC Berlin für die Vorzüge von Vorder- und Rücklichtern an Fahrrädern.





© Christian Eicke

Zweirichtungsradweg

zu landen.

Ein tragischer Unfall führte dazu, dass der ADFC Berlin zum ersten Mal gehört wurde. In Kreuzberg wurde 1984 ein Kind von einem rechtsabbiegenden Lkw totgefahren – an einer Kreuzung, an der es täglich Beinahe-Unfälle gab. Der ADFC Berlin gab eine Pressemitteilung heraus, eine Kundgebung wurde organisiert – von da an war Sicherheit für Radfahrer:innen ein Thema in der Stadt.

Eine eigene Geschäftsstelle

Mauerfall, Wiedervereinigung – der ADFC Berlin wurde größer und zog in die neue Geschäftsstelle in der Brunnenstraße 28 ein, symbolisch im Osten, aber ganz nah am alten Westen. Das war auch gut so, denn bei der Grundsanierung der Straßen im Ostteil der Stadt setzte die Senatsverwaltung auf Radwege auf dem Gehsteig. Der ADFC Berlin ging auf Konfrontationskurs, die Zeitungen berichteten, die Mitgliedszahlen stiegen, doch der Kontakt zur Politik brach ab.

ADFC Berlin stellt Berliner Fahrradbeauftragten

Das änderte sich mit dem neuen Vorsitzenden Michael Föge, der viele, neue

Impulse setzte. Die Vereinszeitschrift *radzeit* wurde zu einem vollfarbigen Magazin mit doppelter Auflage und breiter Streuung, die Sternfahrt zu einer jährlichen Großdemo. Erfolge stellten sich ein: Erste Einbahnstraßen wurden für Radfahrer:innen in die Gegenrichtung freigegeben, ein Gesamtberliner Veloroutennetz erarbeitet. Im Juni 2000 ernannte Verkehrssenator Peter Strieder (SPD) Michael Föge zum ersten Fahrradbeauftragten von Berlin. Viele Forderungen wurden nun umgesetzt, der Radverkehr nahm zu. Doch Föge starb 2003 im Alter von 50 an Krebs. Ihm folgte Benno Koch als Vorsitzender, der medial lautstark auftrat. Nach ihm widmete sich die Verkehrsplanerin Sarah Stark als Vorsitzende der internen Verbandsentwicklung, der Transparenz und einem konsolidierten Haushalt.

12.000 Mitglieder

Vor zehn Jahren, 2013, hatte der ADFC Berlin um die 12.000 Mitglieder und seinen Ruf als Fachverband ausgebaut, dessen Stimme in Gremien und Ausschüssen vertreten war. Immer mehr Menschen fuhren Fahrrad, doch die Infrastruktur für Radfahrende blieb mangelhaft. „Wir mussten raus aus den kleinteiligen Verbesserungen hin zu einem

großen Wurf“, sagt Frank Masurat, der zu dieser Zeit im Vorstand erst für die Finanzen und Politik zuständig war und später die Nachfolge von Eva-Maria Scheel als Vorsitzender antrat.

Mit dem Fahrradentscheid zu geschützten Radwegen

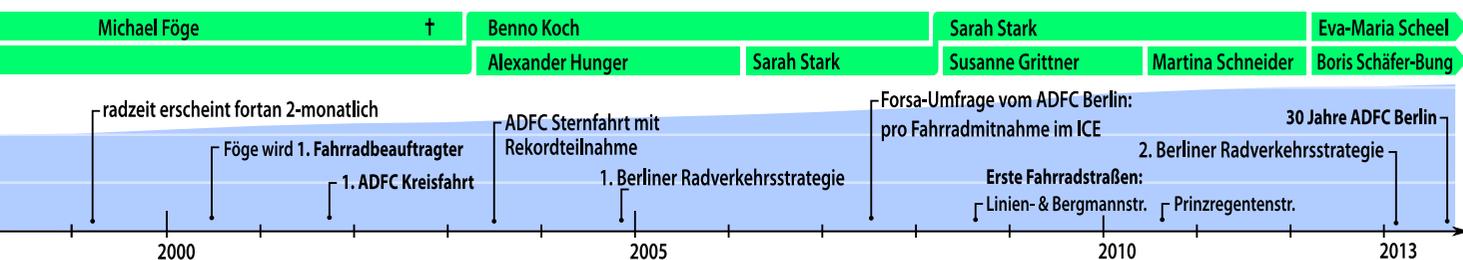
2016 sollte die Wahl zum Abgeordnetenhaus stattfinden. Wie könnte der Radverkehr zum Wahlkampfthema werden. Was können wir machen, mit wem können wir uns zusammenschließen, welche Ideen brauchte es, den Radverkehr voranzubringen? Mit diesen Fragen lud der ADFC Berlin bereits 2015 mehrere Radaktive zu einer großen Runde ein. Mit dabei war auch Heinrich Strößenreuther, der die Idee eines Volksentscheides mitbrachte. „Manchen war das zu groß, andere fanden das toll“, sagt Frank Masurat. Sie trafen sich wieder und legten die zehn wichtigsten Ziele eines solchen Volksentscheides fest, zum Beispiel „sichere Radwege an allen Hauptverkehrsstraßen“.

Doch wer sollte das organisieren? Der ADFC Berlin? „Wir haben uns in dem Moment dagegen entschieden“, erinnert sich Masurat. Die Befürchtung war, dass ein Volksentscheid auf Initiative einer bestehenden Organisation –



© ADFC Berlin

Unterschriftensammlung für den Volksentscheid Fahrrad bei der Sternfahrt 2016.





Pop-Up-Bikelane auf dem Kottbusser Damm.

wie des ADFC Berlin – nicht so erfolgreich sein würde. Also gründete sich die „Initiative Volksentscheid Fahrrad“ und machten sich an die Arbeit: Gesetz schreiben, Unterschriften sammeln, Lobbyarbeit betreiben. Nach einer längeren Diskussion entschied dann auch die Mitgliederversammlung des ADFC Berlin, den Radentscheid offiziell zu unterstützen.

Viele Unterschriften bei der ADFC-Sternfahrt

Allein auf der ADFC-Sternfahrt 2016 kam ein großer Teil des Quorums zusammen, der für die Einleitung eines Volksbegehrens – als erster Stufe auf dem Weg zum Volksentscheid – notwendig ist. Nach nur drei Wochen Sammelphase konnten am 14. Juni 2016 insgesamt 105.425 Unterschriften bei der für die Prüfung zuständigen Senatsverwaltung für Inneres abgegeben werden. Was für ein Erfolg! Die Ziele des Volksentscheides wurden somit zum Teil des Wahlkampfes.

SPD, Grüne und Linke bildeten die neue Regierung nach der Wahl im September, die Grünen stellten mit Regine Günther die Verkehrssenatorin. Der neue Senat wollte es nicht auf einen

Radentscheid ankommen lassen. Stattdessen übernahm er dessen Ziele und entschloss sich, das erste Mobilitätsgesetz Deutschlands zu erarbeiten – mit dem der Rad- und der Fußverkehr sowie der ÖPNV geregelt und systematisch ausgebaut werden sollten.

Das erste Mobilitätsgesetz Deutschlands

Danach ging die eigentliche Arbeit erst los. Das Gesetz musste im Detail ausformuliert werden. „Das war die größte Leistung des ADFC Berlin, die ich mitgemacht habe“, sagt Frank Masurat. In nur drei Monaten mussten alle Eck-

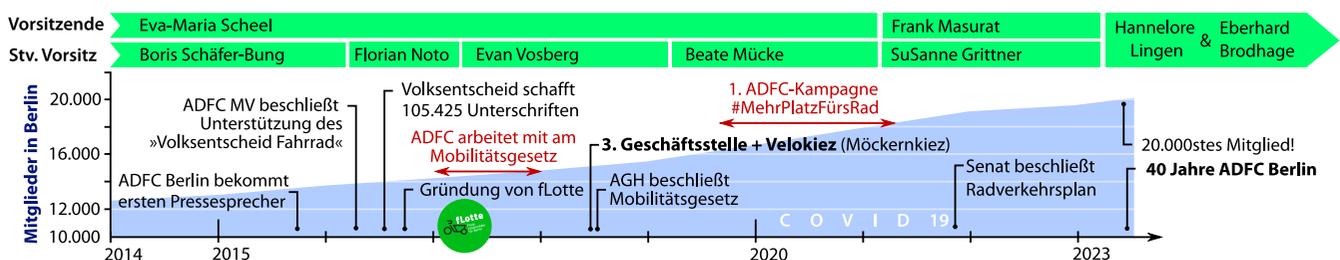
punkte des Gesetzes erarbeitet und geschrieben werden. Neben den Abgeordneten der Koalitionsparteien und der Verwaltung waren der BUND Berlin, Vertreter des Volksentscheids Fahrrad und Frank Masurat, Evan Vosberg und SuSanne Grittner für den ADFC Berlin beteiligt. „Wir drei haben verhandelt, hinter uns standen natürlich die vielen ADFC-Aktiven, die die Themen mit erarbeitet haben.“ Am 28. Juni 2018 verabschiedete das Berliner Abgeordnetenhaus das Mobilitätsgesetz.

Neue Regierung, weniger Fahrrad

Die Umsetzung des Gesetzes zog – und zieht sich hin. Die ersten geschützten Radwege wurden nur zögerlich gebaut, bis plötzlich infolge der Coronapandemie über den Umweg der Pop-Up-Radwege schnell und unbürokratisch mehr sichere Radwege entstanden. Doch bevor das Radnetz in Berlin überhaupt richtig ausgerollt werden konnte, wechselten Anfang 2023 aufgrund der Wiederholungswahl die Mehrheiten im Abgeordnetenhaus. Manja Schreiner (CDU) wurde neue Verkehrssenatorin; bereits kurz nach Amtsantritt verhängte sie einen sogenannten Radwegestopp für den Bau neuer Radwege.



fLotte Rad "Ruthje" auf der Straße des 17. Juni.



Größter Fahrradprotest seit Jahrzehnten

Was dann folgte, kann man als Aufstand der Radfahrer:innen bezeichnen – mit dem ADFC Berlin in der ersten Reihe. Fast täglich fanden Kiezdemos an betroffenen Straßen statt. Am 2. Juli 2023 beteiligten sich 13.000 Menschen an einer vom ADFC Berlin im Bündnis mit vielen anderen Vereinen und Initiativen organisierten Großdemo. So aktiv und ausdauernd war die fahrradbewegte Stadt schon lange nicht mehr. Und der Protest wirkte. Schritt für Schritt musste die Senatorin den Prüf-Stopp zurücknehmen. Als Nächstes wird es darum gehen müssen, das Mobilitätsgesetz zu verteidigen, nachdem die CDU nun einen Änderungsentwurf zum Nachteil des Radverkehrs vorgelegt hat.

Gründung der fLotte Berlin

2017 brachten Aktive des ADFC und andere Lastenradfreund:innen ein weiteres, großes Projekt mit auf den Weg: die fLotte. Lastenräder können in der Nachbarschaft kostenlos über eine Buchungsplattform ausgeliehen werden. Das Ziel: Lastenräder sollen populärer werden und somit Kfz-Fahrten ersetzen. Betreut werden die Räder von ehrenamtlichen Radpat:innen vor Ort. Heute gibt es 280 buchbare Räder, 45 davon in Brandenburg. Die Berliner Bezirksämter und der Senat beteiligen sich. Bisher läuft die fLotte unter der Schirmherrschaft des ADFC Berlin, ideell, juristisch und organisatorisch. Für 2024 ist eine Übergabe des Projektes an den neugegründeten fLotte e.V. geplant.

Mit dem ADFC Berlin hat sich in den letzten Jahren eine breite Fahrrad-Demonstrationskultur etabliert. Da sind die Vision-Zero-Demos nach dem Tod eines:r Radfahrers:in im Straßenverkehr, bei denen ein Geisterrad zum Unfallort transportiert und es dort im Rahmen einer gemeinsamen Mahnwache mit Changing Cities e. V. aufgestellt wird. Jedes Jahr am dritten Mittwoch im Mai findet in Berlin der Ride of Silence statt. Weltweit wird an diesem Tag der im Verkehr getöteten Radfahrer:innen gedacht und gleichzeitig werden Maßnahmen zum Erreichen der Vision Zero eingefordert – dem Ziel von null Toten und

Schwerverletzten im Straßenverkehr – eingefordert werden. Da sind die vielen kleinen Demonstrationen, die an den Kidical Mass Wochenenden zweimal im Jahr stattfinden und an denen sich zwischen 1.000 und 2.000 Kinder, Jugendliche und Eltern beteiligen. Die Sternfahrt erhält nach den Corona-Jahren wieder größeren Zulauf: 2023 fuhren mehr als 50.000 Menschen mit. Und dann sind da noch die Kreisfahrt, die kleine Schwester der Sternfahrt und die Lichterfahrt zu Beginn der dunklen Jahreszeit; bei beiden sind dieses Jahr mehr als 1.000 Menschen mitgeradelt.

Darüber hinaus engagieren sich in jedem Bezirk die ADFC-Stadtteilgruppen, die vor Ort Druck machen, Demos

organisieren und den Ausbau der Radinfrastruktur fordern. In den zwölf Arbeitsgruppen des ADFC Berlin findet wichtige inhaltliche und praktische Arbeit statt. Die AG Politik bewertet beispielsweise aktuelle verkehrspolitische Themen und überlegt sich, wie der Landesverband darauf reagieren kann. In der Selbsthilfwerkstatt kann man dreimal in der Woche unter Anleitung sein Fahrrad reparieren. Im Frauen*Netzwerk treffen sich Frauen, die fahrradpolitisch aktiv sind oder einfach gerne Fahrrad fahren.

Das Engagement der Aktiven des ADFC Berlin ist in die Breite gewachsen, wie auch unsere Mitgliederzahlen. In diesem Jahr durften wir das 20.000 Mitglied begrüßen!



Vier Stimmen des ADFC Berlin

Der ADFC Berlin lebt von seinen Mitgliedern, seinen ehrenamtlich Engagierten und Mitstreiter:innen. Vier von ihnen berichten, warum sie dabei sind, was sie machen und was sie beschäftigt.

Ich bin ein Umsteiger. Vorher habe ich viel Car-Sharing-Autos benutzt. Bis ich feststellte, dass mir die Bewegung fehlt und es ins Geld geht. Also rauf aufs Rad. Über Twitter landete ich dann bei der Critical Mass und schließlich bei meiner ersten Geisterrad-Mahnwache, für Bernd Wissmann am Savignyplatz. Dort haben sich die Leute mit ihren Rädern auf den Boden gelegt, das war sehr bewegend. Von da an war ich bei fast allen Geisterrad-Aufstellungen dabei, übernahm immer öfter den Transport der weißen Geisterräder zum Ort des Unfalles und



© Dirk Deckbar

„Mir ist es wichtig, einen Ort der Trauer und Mahnung zu schaffen.“

beteiligte mich an der Organisation der Mahnwachen und der Vision-Zero-Demos. Mir ist es wichtig, den Angehörigen und Freunden einen Ort der Trauer und gleichzeitig einen Ort der Mahnung zu schaffen. Ich erinnere mich gut an das Geisterrad für einen Fahrradkurier. Freunde legen dort regelmäßig Blumen ab und hängen Lichterketten auf. Irgendwann drückten mir Mitglieder vom Geisterrad-Team einen Antrag für die ADFC-Einstiegsmitgliedschaft in die Hand und 20 Euro für das erste Jahr. Wer hätte da Nein sagen können? Inzwischen mache ich auch beim Demo-Team mit: Demos anzeigen, Ordner*innen organisieren, Sound-Anlage bereitstellen und auch mal eine Rede halten. Es ist wichtig, dass man als Verband nicht nur kritisiert, man braucht auch eine Außenwirkung, damit die Menschen mitziehen.

Benjamin Bös, 32 Jahre, Student der Elektrotechnik.

Aktiv beim ADFC

Rund 200 ehrenamtlich Aktive setzen sich im ADFC Berlin für ein fahrradfreundliches Berlin ein. Neben 13 Stadtteilgruppen gibt es diverse AGs und Netzwerke, in denen du dich einbringen kannst. Neue Aktive sind immer gerne gesehen!

Mehr Infos findest du auf www.berlin.adfc.de/ags

Tatsächlich ist mein Rad mehr als nur ein Transportmittel. Ich sitze auf meinem Rad und es fühlt sich gut an. Zwar habe ich auch ein BVG-Ticket, aber eigentlich fahre ich das ganze Jahr über Rad. Den ADFC Berlin habe ich auf einer Fahrradmesse gesehen und bin spontan Mitglied geworden – denn wenn die Autofahrer:innen einen ADAC haben, brauchen wir Radfahrer:innen einen ADFC, der für unsere Rechte eintritt. Fünf Jahre war ich lediglich zahlendes Mitglied. Als vor zwei Jahren der Aufruf kam, ob nicht Leute mit fLotte-Lasten-



© Karl Grünberg

„Meine Freundin sagt immer, mein Fahrrad sei ein Teil von mir.“

rädern am CSD teilnehmen wollen, war ich gleich mit dabei. Das war auch der Anfang des queeren Netzwerkes innerhalb des ADFC Berlin.

Wir sind mit unseren Regenbogenflaggen bei den ADFC-Demos dabei und organisieren bis zu zwölf queere Radtouren im Jahr. Das sind eigentlich ganz normale Radtouren, die aber vor allem ein queeres Publikum ansprechen sollen. Im Grunde geht es um einen Schutzraum, in dem sich niemand outen muss, sondern genauso richtig ist, wie er oder sie ist. Niemand muss sich erklären und das ist auch gut so.

Ich finde es schön, wenn da 20 bis 30 Menschen teilnehmen, in der Community unterwegs sind und wir während der Pausen entspannt beisammensitzen und ein Gemeinschaftsgefühl entsteht und uns gespiegelt wird, dass die Menschen auch wegen der Atmosphäre wiederkommen.

Nicole Rosanowske, 45 Jahre, Verwaltungsinspektorin, Mitglied des Queer-Netzwerkes des ADFC Berlin.

- AG Politik
- AG Verkehr
- Frauen*Netzwerk
- AG Abstand
- AG FahrRäte
- AG fLotte
- Queer-Netzwerk
- AG Kinder & Familien
- AG Selbsthilfwerkstatt
- AG Verkehrssicherheitsprojekte
- AG IT & Digitalisierung
- AG Intermodalität

Als ich Anfang der 1980er nach Berlin kam, gab es 13 zahlende ADFC-Mitglieder in der Stadt und auch sonst stand es nicht gut um das Fahrrad: kaum Räder auf der Straße; Radwege noch aus Vorkriegszeiten, die auch noch benutzungspflichtig waren; oder die ständige Gefahr, von einer sich öffnenden Autotür erwischt zu werden. Am ersten Juni-Wochenende war meine erste Sternfahrt, organisiert von den Grünen Radlern. Hunderte Radler:innen protestierten gegen den Ausbau der Stadtautobahn. Einen Berliner ADFC gab es aber noch nicht.

Das sollte sich ändern, als sich 1983 ein bunter Haufen aus Schülern, Zugezogenen und einheimischen Westberlinern in einem Café am Ku'damm traf, einen Verein gründete und auch



© Karl Grünberg

„Unser Ziel: Das Fahrrad sollte ein normales Verkehrsmittel werden.“

Vorstände wählte. Unsere Ziele: Das Fahrrad sollte ein normales Verkehrsmittel werden; Kinder mit dem Rad zur Schule fahren dürfen, was an vielen Schulen verboten war; Ausflüge mit dem Rad, so wie früher, sollten wieder möglich sein.

Einmal die Woche traf sich der Vorstand zum Stammtisch, einmal im Monat alle Mitglieder. Jedes zweite Wochenende waren wir mit einem Infostand bei einem anderen Straßenfest, boten Fahrradreparaturen an, hatten Aufkleber dabei: „Parke nicht auf unseren Wegen.“

Ich erinnere mich noch, wie ich das erste Mal zu einem Interview beim SFB eingeladen wurde. Ich freute mich: Endlich konnte ich der breiten Öffentlichkeit berichten, warum Radfahren gut ist, warum der Radverkehr mehr Rechte braucht. Stattdessen traf ich auf den legendären SFB-Moderator Harald Karas, der nur auf Konflikte aus war. Warum zahlen Radfahrer keine Steuern? Warum halten sich Radfahrende nicht an Regeln? Auch wenn ich zerlegt wurde, zeigte das Interview, dass wir gehört wurden. Wir kümmerten uns um die Fahrradmitnahme in der S-Bahn, machten Aktionen nach tödlichen Unfällen. Neben meiner Arbeit als Verkehrswissenschaftler war ich mit 30 Stunden pro Woche ehrenamtlich für den ADFC in West-Berlin und im Bundesvorstand des ADFC tätig. Irgendwann hatten wir in Berlin 200 Mitglieder, dann 1.000, träumten von 10.000.

Tilman Bracher, 68 Jahre, Verkehrswissenschaftler, Gründungsmitglied und der erste Vorsitzende des ADFC Berlin.

Das erste Mal Kontakt mit dem ADFC Berlin hatte ich bei einer geführten Fahrradtour. 2008 war das. Es sollte von Spandau zum Stechlinsee gehen, gute 90 Kilometer. Ich kam in Sommerkleidchen und Flip-Flops. Alle anderen waren mit hautenger Fahrradmontur bekleidet und mindestens 20 Jahre älter als ich. „Ach du grüne Neune“, dachte ich. Günther, der damalige Tourenleiter, sah mich und dachte ebenfalls: „Ob das was wird?“ Die Fahrt zum Stechlinsee war toll. Ich habe gleich eine Freundin zum Reden gefunden. Von da an bin ich immer wieder mitgefahren, bis ich irgendwann eigene Touren mit Fotografie und Qigong-Schwerpunkt angeboten habe.

Mit dem ADFC ist das Fahrradfahren für mich auch politisch geworden. Auf meiner ersten ADFC-Sternfahrt habe ich



© Karl Grünberg

„Ich wünsche mir mein altes Leben zurück.“

gesehen, wie viele wir sind und wie mächtig wir darin sein könnten. Mächtig im Sinne, dass wir uns für unsere Rechte als Radfahrende einsetzen.

Mein Leben war gut so, wie es war. Mein schwarzes Fahrrad und ich waren ein Herz und eine Seele. 25 Jahre hatte ich es schon, habe es immer wieder reparieren lassen, bis mein Fahrrad und ich am 25. Oktober 2017 von einem Sattelschlepper überrollt wurden. Elf Monate lag ich im Krankenhaus.

Ich wusste nur eins, ich wollte wieder Radfahren. Doch wie? Ein Bein amputiert, eine Hand ohne Kraft, die rechte Gesichtshälfte gelähmt. Eine Trike-Spezialkonstruktion mit E-Antrieb macht es möglich. Damit bin ich unter Aufbietung meiner ganzen Willenskraft sogar über die Alpen gefahren.

Auch wenn das gut klingt, wünsche ich mir um alles in der Welt mein altes Leben zurück. Auch wenn ich beim Verkehrsminister war, in Talkshows saß, mit Journalisten sprach, werden wir Opfer von Verkehrsunfällen am Ende allein gelassen, emotional aber auch finanziell. Das muss sich ändern.

Ich freue mich schon sehr darauf, nächstes Jahr wieder Fahrradtouren anzubieten.

Beate Flanz, 53 Jahre, früher Sachbearbeiterin bei einer Behörde, ADFC-TourGuide.



© Ursel Gester

Unsere Fahrradtour führt uns in den Berliner Osten bis nach Köpenick.

Einmal Berlin, bitte!

Normalerweise führen uns unsere Radtouren-Tipps mindestens vor die Pforten von Berlin, wenn nicht sogar ins Ausland. Doch in dieser Jubiläums-Ausgabe beschenken wir euch mit einer Berliner Radtour über grüne Wege, Wasserblicke und mit interessanter Stadtgeschichte. Start und Ziel ist der ADFC-Velokiez am Gleisdreieck-Park. Von URSEL GESTER.

Der Blick auf den Wasserfall am Kreuzberg kurz nach dem Start ist ein passender Auftakt. Auf der Tour sehen wir viel Wasser: die Spree, den Rummelsburger See, die Wuhle und zwei Kanäle. Doch erstmal geht es durch den quirlig-touristischen Teil Kreuzbergs. Der Radweg in der Bergmannstraße (Tempo 10!) mündet hinter dem Marheinekeplatz in eine ruhige Fahrradstraße. In der Körtestraße wurden sogar verenkbbare Poller eingebaut. Vorbildlich!

Am Maybachufer ist dann der Landwehrkanal erreicht, eine gute Fahrradstraße führt weiter am Neuköllner Schifffahrtskanal entlang.

Tipp: Schieben und Schauen

Maybachufer (Neukölln):

- Dienstag+Freitag 11-18:30 Uhr Wochenmarkt
- Samstag 11-17 Uhr Stoffmarkt

Als Kontrast zu so viel Radleridylle beeindruckt oder erschrickt auf dem Weg zum Treptower Park der Blick in den gigantischen Trog der A100-Baustelle. Die Spree erreichen wir bei der Insel der Jugend mit der Abteibrücke. Dahinter ist der Rummelsburger See zu sehen, den wir auf der Tour noch umrunden werden.



Das Kulturhaus auf der Insel der Jugend.

Plänterwald, Eierhäuschen und Spreepark

Direkt an der Spree führt ein bequemer Fuß- und Radweg zum Plänterwald am Spreepark-Gelände vorbei. Bis 2026 soll der Freizeitpark wiederaufgebaut sein, inklusive Riesenrad-Revival. Der moderne Biergarten am hübsch restaurierten historischen Ausflugslokal „Eierhäuschen“ ist bereits eröffnet.



Das "Eierhäuschen" im Plänterwald.

„Hier können Familien Kaffee kochen“ – die Idee entstand zu Beginn des 19. Jahrhunderts im Treptower Gasthaus „Spreebudike“, unweit des Eierhäuschens. Der Brauch verbreitete sich im ganzen Berliner Umland: Nur Geschirr und heißes Wasser mussten bezahlt werden, die Ausflügler brachten Kaffeepulver und Speisen mit. So wurde Freizeit im Grünen für viele bezahlbar. Die BVG-Fähre F11 bringt uns in kurzen zwei Minuten über die Spree.

Wuhlheide, Eisern Union und Köpenick

Der Name täuscht, die Wuhle ist in der Wuhlheide nicht zu sehen. Dafür viel Grün und ein Volkspark mit Freizeit- und Erholungszentrum (FEZ). Mit etwas Glück sieht man die Parkeisenbahn um die Kurve biegen, manchmal sogar mit Dampflok. Vorbei am Stadion An der Alten Försterei geht es auf fragwürdigen „Radwegen“ hinein nach Köpenick. Erfolgreicher Fußballclub – schlechte Verkehrsplanung? Entschädigt wird man mit Wasser in allen Himmelsrichtungen: Spree, Alte Spree, Müggelspree, Dahme. An der Anlegestelle Luisenhain lässt es sich prima pausieren.

© Ursel Gester

© Ursel Gester

Wuhletal

Über den idyllischen Katzengrabensteg schlängeln wir uns zur Wuhle. Links, rechts – vier Brücken und beschauliche fünf Kilometer bis zum Abzweig in die Biesdorfer Schmetterlingswiese. Man könnte jetzt an der Wuhle bis Ahrensfelde weiterradeln. Aber das wäre nun doch eine andere Route – und wird, weil's so schön ist, häufig als ADFC-Tour angeboten.

U-/S-Bahn-Spotting und Plattenbau-Idylle

In Biesdorf-Süd gelangen wir an der U- und S-Bahn-Strecke auf eine entspannte autofreie Strecke parallel zu den Schienen. Am Tierpark Friedrichsfelde vorbei sind wir mitten in der Splanemann-Siedlung. Was auf den ersten Blick als idyllische Reihenhäuser mit leuchtend roten Fassaden daherkommt, entpuppt sich als die erste Plattenbausiedlung Deutschlands (erbaut zwischen 1926 bis 1930). Hier lohnt sich ein Stopp an der Informationstafel.

Rummelsburger See – Molecule Men



Molecule Men.

An der Rummelsburger Spree-Bucht kann man vielfältige Eindrücke sammeln: schicke, neue Siedlungen sowie alternative Szene an und auf dem Wasser. Die Halbinsel Stralau mit Dorfkirche, historischem Speichergebäude und dem alten, blauen Werftkran kann auf einem interessanten Uferweg zu Fuß umrundet werden. Mit einem Abstecher zu den fotogenen Molecule Men verabschieden wir uns von der Spree. Auf dem frisch sanierten Mauerweg mit Kirschbaumallee rollen wir am Landwehrkanal entlang wieder zurück. Die legendäre

Admiralbrücke, das Gelände am Urbanhafen und das Prinzenbad sind noch drei bekannte Kreuzberger „Hotspots“ am Weg zum ADFC-Velokiez.

Tourendaten

Streckenlänge: 50 Kilometer
Zustand: gut befahrbare, glatte Wege. Einige Fuß-/Radwege, deswegen bitte Rücksicht auf Fußgänger:innen nehmen. Die Strecke kann an mehreren S-Bahn-Stationen verkürzt werden. Die BVG-Fähre F11 verkehrt normalerweise alle 20 Minuten.

Die gpx-Trackdaten gibt es online zum Download: berlin.adfc.de/radzeit

ADFC-Radtouren

Die Radtouren des ADFC Berlin haben eine lange Tradition. Sie werden bereits seit der Gründung des Vereins angeboten. Inzwischen ist der ADFC der größte Anbieter von geführten Radtouren. Das Angebot ist vielfältig und reicht von gemütlich bis sportlich. Es geht durch Berlin und Brandenburg, aber auch in andere Bundesländer und nach Polen. Unsere beliebten Radreisen führen unter anderem in die Berge und an die Ostsee. Die Radtouren haben unterschiedliche Schwerpunkte. Mal stehen Kultur und Stadt im Vordergrund, mal sind es besonders reizvolle Landschaften mit viel Natur. Besondere Highlights sind immer mit dabei. Einige Radtouren werden für besondere Zielgruppen angeboten: für Kinder und Familien oder Mountainbike-, Gravel- und Rennradfahrer:innen. Radfahren in Gemeinschaft macht besonders viel Spaß. Vierzig engagierte und ausgebildete ADFC-TourGuides gehen gerne mit euch auf Tour. Wir freuen uns darauf.

Unsere Radtouren und Wanderungen findet ihr auf berlin.adfc.de/radtouren



Steel is real!

tout terrain Blueridge

Ob Pinion, Rohloff oder GRX: Das bis zu 180 kg belastbare Blueridge von tout terrain bringt Dich zum Liepnitzsee, zum Nordkap oder ans schwarze Meer.

Günstiger Einstieg mit den Select-Modellen!

Hier geht's zu unserem aktuellen Bestand:



Beratung und Probefahrt am besten mit Termin. Wir nehmen uns gern Zeit für euch!

Ruft uns an: Montag bis Freitag, 9 bis 15 Uhr: 030 399 02 116

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

velophil.  Sonne in den Speichen

Öffnungszeiten

Montag bis Freitag 14 bis 19 Uhr
Samstag 10 bis 16 Uhr
Beratung vormittags nach Terminabsprache!

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

www.velophil.berlin





© ADFC Brandenburg

Magdalena Westkemper und Birgit Korth sprechen in der ADFC Landesgeschäftsstelle über alte Zeiten.

30 Jahre ADFC Brandenburg und welchen Einfluss er nach der Wende auf die Radinfrastruktur hatte

Birgit Korth war die erste Landesvorsitzende des ADFC Brandenburg – im Jahr 1992. Im Interview mit Landesgeschäftsführerin Magdalena Westkemper blickt sie zurück auf eine turbulente Anfangszeit nach der Wende und welchen Einfluss der ADFC schon in den 1990er Jahren in Brandenburg hatte.

Magdalena, ADFC Brandenburg: Liebe Birgit, erzähl uns von den Anfängen des ADFC in Brandenburg. Es hatte sich ja zuerst die Ortsgruppe Potsdam gegründet und dann der Landesverband Brandenburg. Wie ist das damals abgelaufen und wie ist es dazu gekommen, dass du die erste Vorsitzende geworden bist?

Birgit: (Lacht) Ja, das ist eine gute Frage, ich wusste gar nicht mehr genau, wann das war. Nach der Wende ist so viel passiert. Los ging's mit der Gründung des ADFC Potsdam: Im April 1990 hatte der ADFC aus der Partnerstadt Bonn die Initiative ergriffen und lud über die Zeitungen alle Fahrradinteressierten ins Neue Palais in Potsdam ein. Ich hatte beim Losen zwischen mir und meinem Exmann verloren und musste zu Hause auf unser Kind aufpassen, während er an der Gründungsversammlung des ADFC Potsdam teilnahm. Zu dem Zeitpunkt waren wir circa 20 ADFC-Mitglieder in Potsdam. Kleiner Funfact: Die wollten von uns damals keinen Beitrag haben, die DDR-Mark war damals nicht gewollt. Wir konnten also Mitglied werden, ohne einen Beitrag zahlen zu müssen.

In der neuen Ortsgruppe habe ich mich dann engagiert. Unser erstes Büro war im „Grünen Haus“ in der Lindenstraße und bestand anfangs nur aus einem Schreibtisch auf einem Treppensatz. An dieser Stelle bin ich mir nicht sicher, ob wir damals schon Computer hatten. Über das neugebildete Umweltministerium konnten wir eine Förderung für Vereine beantragen.



© ADFC Brandenburg

Gründungsversammlung des ADFC Brandenburg.

Ich habe noch lange danach gezittert, weil ich befürchtete, wir müssen das Geld zurückzahlen. Denn nach den Maßstäben wie heute verlief das damals kurz nach der Wende nicht. Zu unserem Glück kam nie ein Rückforderungsbescheid bei uns an.

Und wie kam es dann zur Gründung des Landesverbands Brandenburg?

Überall bildeten sich ADFC-Landesverbände und Brandenburg hatte noch keinen. Wir haben kurzerhand einen gegrün-

det, das war 1992 in der Jugendherberge in Milow. In Cottbus, Brandenburg und Frankfurt gab es bereits Aktive, die wir zusammenholten. Ich wurde zur Vorsitzenden gewählt, wurde dann aber ziemlich schnell vom ADFC Bundesverband abgeworben. Dirk Israel hat dann, nach Thomas Gernhardt, zwei Jahrzehnte den Verband als Landesvorsitzender geführt und geprägt. Viele der Leser:innen erinnern sich bestimmt noch an ihn.



Eröffnung der ADFC Selbsthilfwerkstatt mit erstem Nutzer.

Was waren denn damals eure ersten Aktivitäten, was wolltet ihr erreichen?

Natürlich war immer das oberste Ziel, die Radfahrbedingungen zu verbessern. Diese waren damals katastrophal. Am Anfang konnten wir tatsächlich zügig was erreichen, das lief wieder über die Verbindung zum Partnerbundesland Nordrhein-Westfalen. Ulrike Dörscheln, damals aktiv im ADFC NRW mit Verbindungen zur FDP, hat sich 1992/93 sinnbildlich auf den Schoß von unserem damaligen Wirtschaftsminister Walter Hirche (FDP) gesetzt und ihm klargemacht, dass es sinnvoll wäre, in Brandenburg in die Radinfrastruktur zu investieren. Das Besondere: Es wurde nicht, wie in anderen neuen Bundesländern, planlos gebaut, sondern zuerst ein Gutachten in Auftrag gegeben. Das hat damals Rainer Schneewolf von Kommunaldata gemacht und damit die Grundlage für das gesamte Radnetz gelegt. Von diesen Investitionen zehren wir bis heute. Ohne die Verbindung zwischen ADFC und dem Wirtschaftsminister wären wir heute nicht da, wo wir jetzt sind.

Zusammengefasst wart ihr ein kleiner Verband mit großer Wirkung.

Genau! Viele Leute in der Verwaltung waren damals auch neu im Dienst und standen den Vorschlägen von Verbänden offen gegenüber. Unser Know-how war in der Verwaltung gefragt, Weiterbildungen gab es in dem Bereich kaum oder gar nicht, davon hat der ADFC profitiert. Schritt für Schritt wurden die Bedingungen für den Radverkehr auch besser, wir haben damals jeden Fortschritt gefeiert. Dazu muss betont werden, dass Potsdam schon zu DDR-Zeiten mit einem Radverkehrsanteil von 15 Prozent verhältnismäßig fahrradfreundlich war.

Wie war denn die Stimmung und Zusammenarbeit hier im ADFC? War es immer friedlich oder sind auch mal die Fetzen geflogen?

Wir waren nie ein Verband, in dem viel gestritten wurde. Ich kann mich nur an Vorstände erinnern, die immer gut zusammengearbeitet haben. Mir war immer wichtig im Hinterkopf zu behalten, dass wir die Arbeit für den ADFC in unserer Freizeit verrichteten. Wir machten also nur das, was uns Spaß machte und wir konnten zu nichts gezwungen werden. Ehrenamtler:innen müssen Spaß an der Arbeit haben. Die positive Grundeinstellung ist bis heute beim ADFC Brandenburg erhalten geblieben, zum Glück.

Ja, das kann ich nur bestätigen (lacht). Eine letzte Frage: Gibt es einen besonders großen Unterschied zwischen dem ADFC, wie wir ihn heute kennen, und dem ADFC früher?

Um ehrlich zu sein, waren wir früher planloser als heute – wir hatten überhaupt keinen Plan. Wir haben weniger nachgedacht und einfach losgelegt. Man könnte behaupten, wir seien blauäugig gewesen, aber wir waren offen gegenüber allem. Der ADFC ist viel professioneller geworden. Daraus folgen allerdings auch höhere Ansprüche an die Ehrenamtlichen und den Verein.



ADFC-Aktive Anfang der 90er Jahre.

ADFC Brandenburg

1990 wurde der ADFC Potsdam e.V. gegründet (1. Vorsitzender: Herr Dr. H. Schachtzabel), 1992 folgte dann die Gründung des Landesverbandes. Birgit Korth war die erste Landesvorsitzende, auf sie folgten Thomas Gernhardt und Dirk Israel. Schwerpunkt der Vereinsarbeit war immer die Förderung des Radverkehrs. 2009 hatte der ADFC Brandenburg mit 1.834 die höchste Mitgliederzahl in den neuen Bundesländern – heute sind wir bei fast 4.000 und wachsen seit Jahren, im bundesweiten Vergleich, überdurchschnittlich.

Mehr Infos findest du auf www.brandenburg.adfc.de

Auf die nächsten 40 Jahre ADFC Berlin!

40 Jahre ADFC Berlin heißt auch 40 Jahre Zusammenarbeit mit Partner:innen aus Politik, aus Verkehrs- und Umweltverbänden und der Berliner Polizei. Vielen Dank für die Glückwünsche.

„Lieber ADFC Landesverband, herzlichen Glückwunsch zum 40-jährigen Entstehen für eine sichere und inklusive Radverkehrsinfrastruktur in Berlin. Uns verbindet nicht nur der gleiche Jahrgang, sondern einen Teil meines Weges durfte ich mit euch gehen. Toll, wie viele Menschen ehrenamtlich bei euch tätig sind, wieviel Wissen ihr über die Jahre angesammelt habt und wieviel Power ihr bei der Sternfahrt sowie zahlreichen weiteren Aktionen auf die Straße bringt! Als Verkehrsstadträtin in Tempelhof-Schöneberg ist die Vision Zero mein oberstes Ziel für alle Planungen – etwas, das ihr zu Recht einfordert! Macht weiter so und feiert schön!“

Saskia Ellenbeck,
Bezirksstadträtin für
Ordnung, Straßen,
Grünflächen, Umwelt
und Naturschutz von
Tempelhof-Schöneberg

„40 Jahre ADFC Berlin – was für eine Tour, was für eine Strecke! Besonders in den letzten Jahren hat der ADFC Berlin dem Fahrradverkehr eine laute Stimme in der Öffentlichkeit gegeben: sie war deutlich wie beim Volksentscheid Fahrrad; sie war konstruktiv, wenn es um die konkrete Umsetzung ging. Und das nicht nur auf Landesebene, sondern in den vielen, vielen Initiativen vor Ort in den Bezirken. Dafür danke ich dem ADFC Berlin sehr herzlich und wünsche mir, dass die gute Zusammenarbeit sich fortsetzt – für ein lebenswertes Berlin!“

Dr. Meike Niedbal, ehemalige Staatssekretärin
Mobilität Berlin



Aktiven-Sommerfest zum 40-jährigen Jubiläum des ADFC Berlin am 23. Juni 2023.

„Lieber ADFC Berlin, ohne Dich würde Berlin etwas fehlen. Das betrifft nicht nur die große Sternfahrt und all die größeren und kleineren regelmäßigen Aktionen, die sich als schöne Events im Veranstaltungskalender etabliert haben. Auch die vielen Freizeit-Touren, die von deinen Ehrenamtlichen liebevoll organisiert und durchgeführt werden, lassen spüren, dass gesunde, klima- und umweltfreundliche Mobilität auch einfach Freude machen kann! Für die Mobilitätswende in Berlin bist Du von zentraler Bedeutung. Das betrifft Deine vielen engagierten Mitglieder in den Stadtteilgruppen in ganz Berlin, die hohe Fach- und Regelkenntnis und auch die offene, herzliche Zusammenarbeit mit anderen Verbänden stets auf Augenhöhe und mit offenem Ohr für konkrete Konfliktlösungen mit ÖPNV und Fußverkehr.“

Wir freuen uns auf die nächsten 40 Jahre mit Dir!“

Heiner von Marschall,
Landesvorsitzender VCD
Nordost

„Zum 40-jährigen Jubiläum übersenden wir dem ADFC Berlin e. V. unsere besten Glückwünsche. Sein langjähriges Bestehen ist ein Beweis für seine Schaffenskraft, sein unermüdliches Engagement und seinen Erfolg. Den ADFC Berlin e. V. und die Polizei Berlin verbindet die gemeinsame Aufgabe, die Verkehrssicherheit in der Hauptstadt zu erhöhen. Wir schätzen die Zusammenarbeit mit dem Verein sehr und freuen uns, ihn weiterhin auf seinem Weg zu begleiten. Für die Umsetzung künftiger Ziele wünschen wir ihm viel Erfolg.“

Polizei Berlin

Anzeigen

Ullis Fahrradladen
seit 1983
Alltagsräder • Ersatzteile • Service
Spezialist für Oldtimerräder
und „Brooks“ Ledersattel
13585 Berlin-Spandau
Jagowstraße 28
Tel.: (030) 336 69 87
Fax: (030) 336 92 15

Cornelia Hain
Rechtsanwältin seit 1989
Konstanzer Straße 6
10707 Berlin-Wilmersdorf
Tel. (030) 85 61 78 960
www.c-hain.de

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

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

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

Selbsthilfewerkstatt

Mittwochs und freitags von 17-20 Uhr
Montags von 18-20 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

Rechtsberatung (per Telefon)

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

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 Basis- und Fortgeschrittenkurse,
sowie Reiserad-Kurse an:
berlin.adfc.de/fahrradreparaturkurse

Fahrrad-Codierung

Mittwochs von 17-19 Uhr und an weiteren
Terminen, siehe:
berlin.adfc.de/fahrrad-codierung

Reisevorträge/Veranstaltungen/ Radtouren

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

Termine 2024

Notiere dir schon mal folgende Termine für die
Verkehrswende:

- 13. April oder 20. April** Mitgliederversammlung des
ADFC Berlin. 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](mailto:adfc.de/sei-dabei/e-mailadresse-mitteilen)
- 13./14. April:** Fahrradmesse VELO-Berlin
28. April: Umweltfestival
4./5. Mai: Kidical Mass-Wochenende
15. Mai: Ride of Silence

Mehr Informationen findest du auf
berlin.adfc.de



Landesgeschäftsstelle
Brandenburg

Gutenbergstr. 76
14467 Potsdam
Tel.: (0331) 28 00 595
landesverband@brandenburg.adfc.de

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



Unsere Landesgeschäftsstelle liegt im Holländischen Viertel. Von
dort werden die Geschicke des ADFC Landesverbandes mit 24
Ortsgruppen im Land Brandenburg gelenkt. Ebenfalls ist dort das
Bett+Bike Regionalmanagement Brandenburg-Berlin zu finden,
das fast 500 fahrradfreundliche Gastbetriebe betreut.

Öffnungszeiten Selbsthilfewerkstatt und Infoladen:

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

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

radzeit DIE RADWELT-LOKALAUSGABE FÜR BERLIN UND BRANDENBURG

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

ERSCHEINUNGSWEISE: 3 Ausgaben in 2023

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

SPENDENKONTO:
Berliner Sparkasse, IBAN: DE30 1005 0000 0190 3716 17

REDAKTION
Karl Grünberg (Chefredaktion)
Annegret Krüger (Layout)
Philipp Poll

ANZEIGEN
Annegret Krüger, Tel. (030) 70238-716, radzeit@adfc-berlin.de
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 34.

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

Druckauflage: 16.000 Exemplare **ISSN 1439-8702**





€uro
**BELIEBTESTE
REGIONALBANK**
PSD Bank
Berlin-Brandenburg
Bankentest
Ausgabe 05/2023

Exklusiv für
ADFC-Mitglieder:
100 Euro für die
Vereinskasse

Der schnelle Weg zur Genossenschaft

- Finanzielle Sicherheit seit über 150 Jahren
- Grünes Konto – auf Wunsch mit nachhaltig produzierter Kreditkarte aus Maisstärke
- Attraktiv verzinsten Geldanlagen
- Langjähriger Partner und Förderer des ADFC Berlin e. V.

Jetzt mehr erfahren: psd-bb.de/adfc-berlin



Berlin-
Brandenburg eG

Gemeinsam Ziele erreichen