

Die Zeit ist reif Radverkehrsstrategie: Was der Senat jetzt tun muss



Neu in Brandenburg

Kommunen arbeiten in Sachen
Radverkehr zusammen

Wider den Diebstahl

Was man über Fahrradschlösser wissen muss

PSD-Herzfahrt 2015

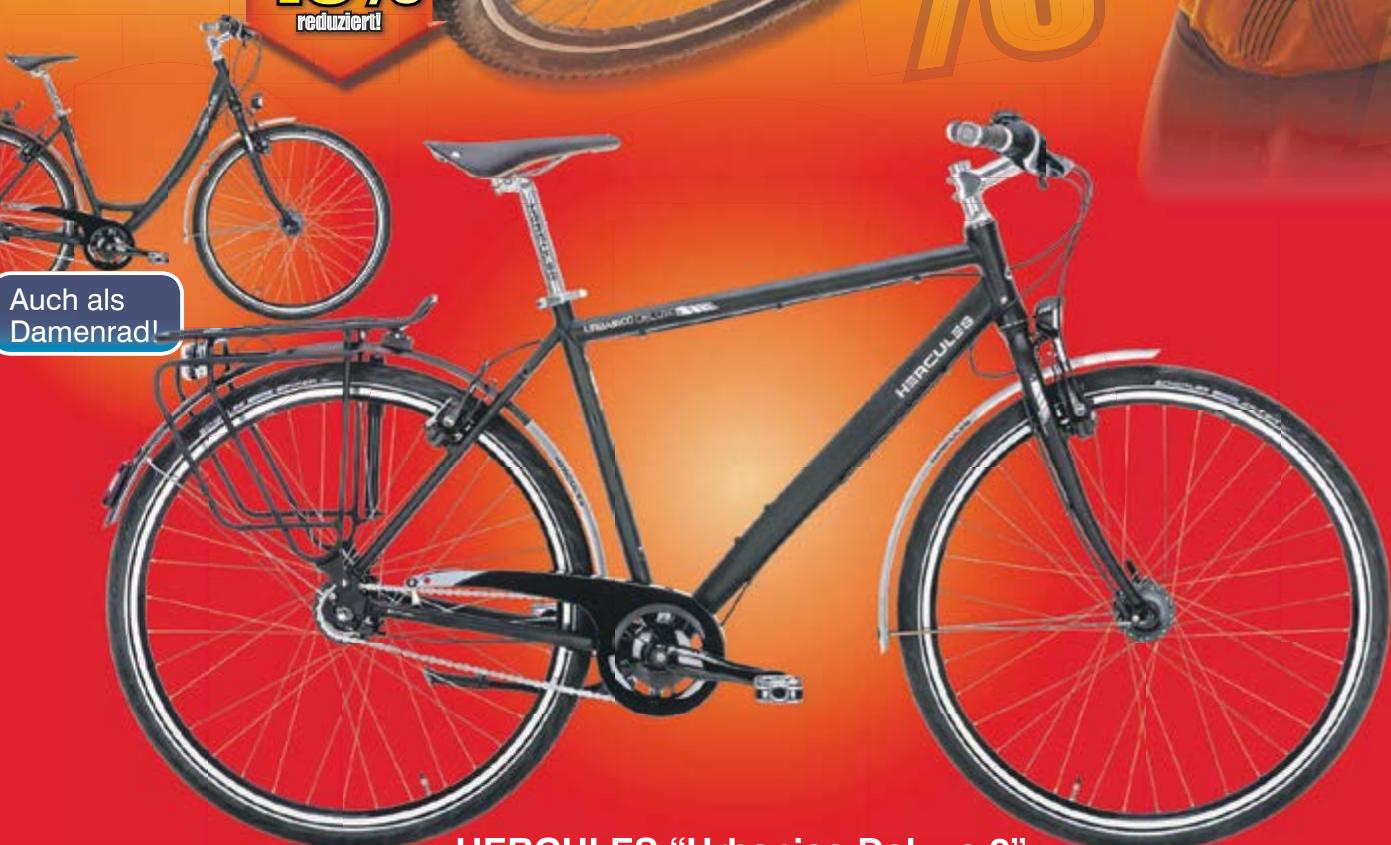
Spendenradeln für
den guten Zweck

SSV TIEF PREISE

Fahrräder bis zu
35%
reduziert!

Zubehör &
Bekleidung
43%
reduziert!

E-Bikes bis zu
600€
günstiger



Auch als
Damenrad!

HERCULES "Urbanico Deluxe 8" Trekking-Bike 28"

Leichter Aluminium-Rahmen und Gabel, Shimano Nexus 8-Gang Nabenschaltung mit Freilauf, Hydraulische Magura HS 11 Bremsen, Brooks Cambium Sattel, Brooks Ledergriffe, B&M LED Beleuchtung mit Standlicht

699.-
statt 949.-



www.das-radhaus.de

Das Radhaus Zweirad Vertriebs-
und Service GmbH

7 x in Berlin und Brandenburg!

Potsdam

Wetzlarer Str. 112,
am Nuthe-Schnellweg,
Tel. 0331 / 70429620

Reinickendorf

Auguste-Viktoria-Allee 99-100
Tel. 030 / 41508618

Spandau

Päwesiner Weg 19
Tel. 030 / 35105596

Rudow

Alt Rudow 73
Tel. 030 / 6635093

Lichterfelde

Hildburghauser Str. 248a,
Tel. 030 / 76807707

Werder/Havel

Berliner Straße 6-8
Tel. 03327 / 436191

Pankow

Treskowstr. 5,
Tel. 030 / 74072379

Handeln statt Schönreden!

Liebe Leserinnen und Leser,

Am 9. Juni hat der ADFC Berlin in einer Pressekonferenz der Öffentlichkeit ein Umsetzungskonzept zur Berliner Radverkehrsstrategie unter dem Titel »Handeln statt Schönreden« vorgestellt (S. 8). Berliner Tageszeitungen haben ausführlich berichtet. Die Überschrift provozierte, Rückmeldungen aber zeigen deutlich, Berlinerinnen und Berliner haben sich schon lange ein offensiveres Auftreten des ADFC Berlin gewünscht und von ihm erwartet.

Wahrheiten sind oft unbequem, aber müssen gesagt werden. In der Umsetzung der Berliner Radverkehrsstrategie, die 2013 vom Senat beschlossen wurde, sieht der ADFC erhebliche Defizite. Die vom ADFC in seinem Umsetzungskonzept angesprochenen Defizite und die Forderungen beruhen auf einer detaillierten Analyse und sind als konstruktiver Beitrag zur Verbesserung der Umsetzung der Radverkehrsstrategie zu verstehen.

Der ADFC Berlin hat nach Veröffentlichung des Umsetzungskonzeptes den verkehrspolitischen Sprechern der Parteien im Abgeordnetenhaus und Leitungen der zuständigen Senatsbehörden Gespräche angeboten. Ein konstruktiver Dialog mit Politik, Senat und Verwaltung ist die Basis für die Umsetzung einer zielorientierten Radverkehrsförderung. Die ersten Gespräche finden nach den Sommerferien statt.

Die im Juni vom Senat veröffentlichten Zahlen zum Mobilitätsverhalten in Berlin untermauern einen in der Stadt nicht zu übersehenden Trend. Im Jahr 2013 wurden in Berlin 70% der Wege umweltfreundlich zurückgelegt. Zu Fuß, mit Bus, Bahn und dem Fahrrad. Immer mehr Berlinerinnen und Berliner nutzen für ihre täglichen Wege das Fahrrad. Der Autoverkehr verliert an Bedeutung (S. 5). Jetzt muss der Senat reagieren und Taten folgen lassen.

Deshalb: Radeln und demonstrieren Sie gemeinsam mit dem ADFC Berlin am 19. September auf unserer diesjährigen Kreisfahrt für eine Stärkung des Umweltverbunds unter dem Motto: »Flexibel ans Ziel – mit Fahrrad, zu Fuß, mit Bahn & Bus!«.

Selbstverständlich macht Radfahren auch im Herbst Spaß. Radeln Sie doch einmal mit unseren ADFC-Tourenleitern durch Berlin-Brandenburg. Unter radundtouren.de erwartet Sie ein umfangreiches Angebot. Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen beim Lesen dieser Ausgabe und freue mich über Anregungen und Kritik an kontakt@radzeit.de

Ihre Eva-Maria Scheel

Landesvorsitzende des ADFC Berlin



Eva-Maria Scheel
Foto: David Heerde

■ Seite drei

3 Editorial/Impressum

■ Meldungen

4 Meldungen

■ Gesellschaft

6 PSD HerzFahrt 2015

7 Radeln trotz Sehbehinderung?

■ Politik

8 Handeln statt Schönreden!

■ Berlin

10 Brückenschlag in Mitte

12 Radfahrende zeigen Präsenz

13 Aus den Bezirken

■ Brandenburg

14 Die neue Kraft in Sachen Radverkehr

15 Ein Ausflug nach Neuruppin

■ Technik

16 Hinter Schloss und Bügel

■ Auf Tour

18 Garten für die Harten

■ Service

20 Zubehör/Stadtteilgruppen

21 ADFC-Geschäftsstellen

21 Veranstaltungen und Kurse

■ Verkehrssicherheit

22 Victoria für Vitoria

22 Kita-Kids auf dem BMX-Parcours

23 Rad-Rätsel

Titelfoto: Norbert Kesten

radzeit

DAS FAHRRADMAGAZIN FÜR BERLIN UND BRANDENBURG

Brunnenstraße 28, 10119 Berlin-Mitte

Tel. (030) 448 47 24, Fax (030) 44 34 05 20, kontakt@radzeit.de (Redaktion)

ERSCHEINUNGSWEISE

4 Ausgaben pro Jahr

VERTRIEB

radzeit-Abo: 12 Euro pro Jahr

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

ISSN 1439-8702

REDAKTION

Eva-Maria Scheel (Vi.S.d.P.), Philipp Poll (PP – Chefredaktion), Claudia Lippert (CL), Susanne Jäger (SJ), Norbert Kesten, Lea Hartung (ADFC Brandenburg), Katja John (Lektorat), Nikolas Linck, Infotext GbR (Layout)



ANZEIGEN

Philipp Poll, Tel. (030) 44 34 05 19, anzeigen@adfc-berlin.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 26.

HERAUSGEBER/VERLEGER

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) Berlin e.V.,

Brunnenstr. 28, 10119 Berlin, Tel. (030) 448 47 24, kontakt@adfc-berlin.de

SPENDENKONTO

Berliner Sparkasse, IBAN: DE52 1005 0000 0190 3716 09, BIC: BELADEBXXX

DRUCK

Möller Druck und Verlag GmbH, gedruckt auf 100% Altpapier

Druckauflage: 30 000 Exemplare (IVW-geprüft)

ANZEIGENSCHLUSS

RADZEIT 4/2015: ET 30.10.2015, AS 5.10.2015, DU 11.10.2015



adfc HerbstCheck



Sichtbar und sicher in der dunklen Jahreszeit!

Wir checken für Sie die Sicherheit Ihres Fahrrads. Wir reparieren Licht und Bremsen. Fehlt etwas? Wir bauen es an! Wir beraten Sie, wie Sie beim Radfahren besser zu sehen sind und sicher durch den Verkehr kommen.

Weil es uns wichtig ist, dass Sie sicher ankommen, ist das Angebot kostenlos.

Samstag, 29. August

10-17 Uhr

Reinickendorf

Märkisches Viertel
Berliner Str. / Breite Str.

Samstag, 05. September

10-17 Uhr

Lichtenberg

Linden-Center
Zingster Str. / Falkenberger Ch.

Samstag, 12. September

10-17 Uhr

Köpenick

Kiezclub KES,
Plötzensee 7

Samstag, 26. September

10-17 Uhr

Mitte

Weinbergspark
Veteranenstr. / Brunnenstr.

Änderungen der Standorte sind möglich.
Aktuelle Infos unter: www.adfc-berlin.de

Eine Maßnahme des


Gefördert durch


Fußball erfahren

Berlin ist reich an Geschichte – auch was den Fußball betrifft, fanden ein Historiker und ein Kulturwissenschaftler und haben eine Route zur Berliner Fußballgeschichte entwickelt. Der ADFC steuerte eine fahrradfreundliche Routenführung bei.

Am Freitag, den 29. Mai 2015, konnte nach jahrelanger Planung am Olympiastadion die Fußballroute Berlin offiziell eröffnet werden. Auf vierzig Informationstafeln im Stadtraum kann man sich nun über sport-, kultur- und stadtgeschichtliche Zusammenhänge informieren. Hier werden die vielfältigen Bezüge des Sports zur Zeitgeschichte und zum Alltagsleben der Menschen deutlich, Fußballgeschichte wird erfahrbar.

Für Idee, Konzept und Realisierung sind der Historiker, Publizist und Kurator Daniel Küchenmeister sowie der Kulturwissenschaftler und Publizist Dr. Thomas Schneider verantwortlich.

Im Auftrag des ADFC Berlin hat die langjährige Tourenleiterin Angelika Schwarz in Zusammenarbeit mit den Ideengebern drei längere und zwei kürzere Routen für Radtouren erarbeitet. Keine leichte Aufgabe. Die Informationstafeln waren nicht nur sinnvoll zu verbinden, die Routenführung sollte auch familienfreundlich sein.

Bisher konnten noch nicht alle Informationstafeln aufgestellt werden. So hat das Bezirksamt Mitte bislang eine Aufstellung der Stelen mit der Begründung abgelehnt, im Bezirk gäbe es bereits sehr viele Gedenktafeln.

Weitere Infos, die Routen und GPS-Tracks unter fussballrouteberlin.de



fahrradkoppel

Räder • Zubehör • Werkstatt

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



www.fahrradkoppel.de info@fahrradkoppel.de



Die ADFC-Tourenleiterin Angelika Schwarz, hier bei der Eröffnung der Fußballroute, hat die fahrradfreundliche Routenführung erarbeitet.

Foto/Urheber: Eva-Maria Scheel

Tourenleiter in Berlin-Brandenburg

Sie haben Spaß am Radfahren, können mit Menschen umgehen und sich vorstellen, Ihre Lieblingstouren auch mit anderen Tourenbegeisterten zu machen? Dann werden Sie doch ADFC-Radtourenleiter/in! Was Sie dafür tun müssen? Klären Sie das einfach mit unseren Ansprechpartnern:

Berlin: kontakt@adfc-berlin.de

Brandenburg: brandenburg@adfc.de

DAS SPEZIALRADGESCHÄFT

GRÖSSTE AUSWAHL AN FALTBAREN VELOS, LEICHTBAUVELOS, TRETROLLERN & FALTBAREN DREIRÄDERN
u.a. "TriLite" - weltweit erstes FALTBARES SESSEL- / LIEGEDREIRAD für Sport, Freizeit, Reha
-> & ein faltbares kippstabile (!!!) Dreirad für normale Sitzposition
& ALLES RUND UM'S VELO: SCHNELLREPARATUREN, VERMELTUNG (incl. Wochenende), U.V.A.M.
Goethestrasse 79, 10623 Berlin-Charlottenburg
Di., Do., Fr.: 1616-1919 Uhr, Mi.: 1111-1313 & 1616-1919 Uhr, Sa., 1111-1313 Uhr
... & nach Vereinbarung
Phon/Fax (030) 31 80 60-10/20
christoph.beck@falttrad-direktor.de/www.falttrad-direktor.de



Parkplätze zu Parks

Internationaler PARK(ing)-Day am 18. September

Parkende Autos prägen gerade in Nebenstraßen das Stadtbild fast noch mehr als der fließende Kfz-Verkehr, denn private Pkw werden im Schnitt weniger als eine Stunde am Tag bewegt. Was wäre, wenn man diesen meist zugestellten Raum wieder für das Stadtleben nutzbar machen könnte? Das haben sich im Jahr 2005 Menschen in San Francisco gefragt und den »International PARK(ing) Day« ins Leben gerufen. An jedem 3. Freitag im September verwandeln seither Freiwillige

weltweit Parkplätze für einen Tag in Parks. Auch dieses Jahr sind wieder alle aufgerufen, öffentlichen Raum, der sonst zum Abstellen von Kfz genutzt wird, für andere Zwecke zu nutzen. In Berlin verabredet man sich auf einer Straße mit Parkraumbewirtschaftung, bezahlt die Parkgebühren für ein beliebiges Fahrzeug und genießt den Tag im Kreis von Gleichgesinnten.

Infos via www.autofrei-leben.de

Berliner sind immer umweltfreundlicher mobil

Die wachsende, sich verdichtende Stadt erzeugt mehr Verkehr. Warum das trotzdem keine Bedrohung ist, zeigt eine neue Studie.

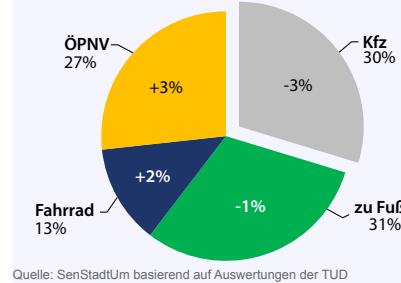
Eigentlich ist es keine große Überraschung, die die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt am 17. Juni in einer Pressekonferenz vorgestellt hat. Die lang erwartete Statistik der SrV (die Zahlen waren bereits 2013 erhoben worden) zeigt: Immer mehr Berliner nutzen für ihre täglichen Wege das Fahrrad. Der Autoverkehr verliert dagegen weiter an Bedeutung. So werden inzwischen 70 Prozent der Wege umweltfreundlich zurückgelegt – zu Fuß, mit Bus, Bahn und Rad. Berlin ist die Großstadt in Deutschland mit dem geringsten Anteil an Autoverkehr, und die Zahl sinkt weiter. Deshalb haben auch die tausenden zugezogenen Neuberliner der inneren Stadt keinen Verkehrsinfarkt beschert. Auf den Radwegen und in den U-Bahnen ist es aber merklich enger geworden.

»In einer wachsenden Stadt wie Berlin ist es notwendig, sichere, ökologische und bezahlbare Mobilität für alle zu schaffen«, sagt Christian Gaebler, Staatssekretär

für Verkehr. »Die aktuellen Zahlen bestätigen die Verkehrspolitik des Senats. Das Land Berlin will den öffentlichen Nahverkehr stärken, die Stadt noch fahrradfreundlicher machen und den Anteil des Autoverkehrs reduzieren. Wir sind also auf einem guten Weg.«

Der ADFC Berlin kritisiert, dass Politik und Verwaltung zur Entwicklung des Radverkehrs trotz einer vorhandenen Berliner Radverkehrsstrategie zu wenig Geld investieren und die Verwaltungen personell unterbesetzt sind.

Berlin – Verkehrsmittelwahl 2013 und Veränderung gegenüber 2008



Wir verwirklichen Ihren Traum vom Fahrrad

Das Rad nach Maß, die Ausstattung und Farbe nach Wahl. Mit einem Rahmen von **PATRIA**, **VELOTRAUM**, **TOUT-TERRAIN** oder **NORWID** bestimmen Sie die Basis Ihres neuen Gefährts.

Ein Getriebe von **ROHLOFF** oder **PINION**, mit Carbon-Drive-Zahnrämen von **GATES** oder auch die bewährten Kettenschaltungen von **SHIMANO** bringen Ihre Kraft auf die Straße, den Weg oder Pfad.

Wo es lang geht, bestimmen Sie!

Wir führen auch Modelle der **VSF FAHR-RADMANUFAKTUR** und von **STEVENS!**

Ein besonderer Service – die velophil.-Ergonomieberatung:

Wir helfen Ihnen durch das Dickicht des Komponentendschungels und entwickeln mit Ihnen gemeinsam auf dem Velochecker Ihre optimale und ergonomisch angepasste Sitzposition.

Beratung und Vermessung: 59,- €.

Vereinbaren Sie einen Termin mit uns unter 030 399 02 116.

velophil.



Alt-Moabit 72
10555 Berlin
Verkauf 030 399 02 116
Werkstatt 030 399 02 118
team@velophil.de

Geöffnet:
Mo–Fr 10–19 Uhr
Do 10–20 Uhr
Sa 10–16 Uhr

www.velophil.de



PSD HerzFahrt 2015 – Spendenradeln für den guten Zweck

Das erste Spendenradeln zugunsten herzkranker Kinder fand vor gut einem Jahr statt. Am 6. September veranstalten die PSD Bank Berlin-Brandenburg, der ADFC Berlin und Berliner Helfen e.V. die PSD HerzFahrt zum zweiten Mal auf dem Tempelhofer Feld. Für jede gedrehte Runde spendet die PSD Bank vier Euro. Mitradeln kann jeder! VON PETRA GÖTZE



Henry (6) mit seiner Mutter Bettina und Oberärztin Friederike Danne in der Kinderkardiologischen Ambulanz des Deutschen Herzzentrums. Foto: Jörg Krauthöfer

Henry ist ein fröhlicher sechsjähriger Junge, der gern Tennis spielt und gerade ein paar Ferientage bei seinen Großeltern verbracht hat. Dass er so normal aufgewachsen und herumtoben kann, ist nicht selbstverständlich. Henry kam mit einem Herzfehler zur Welt, einer Verengung der Aorta. »Wenn das nicht behandelt wird, führt das zu schädlichem Bluthochdruck im Kopf, die unteren Organe bleiben dagegen unversorgt«, erläutert Dr. Friederike Danne, Oberärztin in der Kinderkardiologie des Deutschen Herzzentrums.

Bei Henry hat die Behandlung sehr gut geklappt.

Im Alter von nur vier Wochen wurde ihm an der verengten Hauptschlagader ein Stent gesetzt, die nächste Operation folgte im Alter von anderthalb Jahren. »Kann ich mich nicht dran erinnern«, meint Henry und grinst. Die Operation wird mit einem Herzkatheter durchgeführt, dazu müssen die Kinder sediert werden. Um diese Narkose richtig zu dosieren und zu überwachen, müssen ständig Blut abgenommen und die Werte gemessen werden. Ein neues Gerät macht diese Prozedur überflüssig, denn damit werden Sensoren auf die Haut des kleinen Patienten geklebt, die laufend online die Werte messen und auf dem Computer-Monitor sichtbar machen.

»Das ist natürlich eine enorme Verbesserung für die kleinen Patienten und auch für den Operateur«, sagt Dr. Danne. Ziel der PSD HerzFahrt ist es, mit den gesammelten Spenden ein solches Überwachungsgerät zu finanzieren. 500 bis 600 Herzkatheter-Untersuchungen werden jährlich in der Kinderklinik des Herzzentrums durchgeführt, in etwa 60 Prozent der Fälle werden Stents wie bei Henry gesetzt. Das neue Gerät soll im Herzkatheter-Labor und auf der Intensivstation eingesetzt werden - damit die vielen kleinen Herzpatienten dort die Behandlung ebenso gut überstehen wie Henry. Alle sechs Monate muss er zur Untersuchung, später dann nur noch jährlich. »Alles bestens, er ist voll leistungsfähig«, bestätigt Oberärztin Danne.

Und bei der Herzfahrt am 6. September wird Henry mit seiner Mama natürlich mitradeln.

HERZFAHRT 2015 – INFOS

Wenn Sie gerne am 6.9. mitradeln möchten, melden Sie sich unverbindlich unter folgender Internet-Adresse an:

www.psd-herzfahrt.de

Das Spendenradeln startet um 15:00 Uhr auf dem Tempelhofer Feld nahe dem Eingang Paradestraße und läuft bis 17:00 Uhr. Danach stellen sich alle Radler mit ihren Fahrrädern zu einem großen Herz auf. Wenn Sie sich registrieren, wird Ihnen das Luftbild per E-Mail zugesandt.

Dufte Räder aus Berlin für Berlin

ANZEIGE

Radeln trotz Sehbehinderung?

Walter Hahn leidet unter altersbedingter Makuladegeneration, kurz AMD. Vor zehn Jahren wurde die Augenkrankheit bei ihm diagnostiziert, inzwischen ist der 77-Jährige hochgradig sehbehindert. Und doch scheut er davor zurück, sein geliebtes Diamant-Fahrrad zu verkaufen. Hahn gibt die Hoffnung nicht auf, vielleicht doch noch mal in die Pedalen treten zu können.

von CLAUDIA LIPPERT

Nicht mehr Rad fahren zu können, das trifft mich sehr«, sagt der Berliner. Von Kindesbeinen an sei er begeisterter Radfahrer gewesen. Auch heute noch sei er körperlich fit genug für einen Ausflug per Rad. Wenn da nicht diese Sehbehinderung wäre, die ihm zunehmend die Sicht vernebelt. Zwar sei das Bild »noch nicht so diesig, dass ich vor lauter Bäumen den Wald nicht mehr sehe«. Aber auf dem Fahrrad, da »wird man zur Gefahr für sich und andere«, hat Hahn rechtzeitig erkannt und sein Velo im Keller eingemottet.

In einer geschützten Umgebung und begleitet von einem Sehenden würde er sich das Radfahren aber durchaus noch zutrauen. Seine Idee: eine gemeinsame Ausfahrt von Sehbehinderten und sehenden Begleitradlern. »Vielleicht findet sich ja jemand, der so etwas in unregelmäßigen Abständen organisieren möchte – als Angebot analog zu den Sternfahrten des ADFC«, schwelbt ihm vor. Gern würde Hahn im Rahmen seiner Möglichkeiten auch bei der Organisation mitwirken. »Aber zunächst müsste man mal in Erfahrung bringen, wie groß der Bedarf an solchen Touren überhaupt ist.«

Als geeignete Strecke könnte sich der Rentner beispielsweise einen Teilabschnitt des Skater- und Radlerrundkurses Flaeming-Skate vorstellen. »Da müsste dann die Polizei mitfahren und uns den Weg freihalten. Und wir würden zudem alle Warnwesten tragen – wie die Kitakinder.« Zweierteams wären ideal, die im Abstand von 30 bis 50 Metern starten und »schön artig und gesittet hintereinander herfahren«, hat sich Hahn überlegt. Voraussetzung wäre allerdings, dass sich die Teilnehmer trotz ihrer Sehbehinderung noch gut orientieren könnten, sagt er. »Sonst hat's keinen Zweck.«

Ist es ums Orientierungsvermögen nicht mehr so gut bestellt, kommt nur noch eine Tandem-Tour in Frage. Hier gibt es bereits Angebote – unter anderem die Ausfahrten der Tandemgruppe des Allgemeinen Blinden- und Sehbehinderten Vereins –

Auch Blinde und Sehbehinderte müssen aufs Radeln nicht verzichten. Das Foto entstand bei der Tandemsternfahrt auf dem Louis-Braille-Festival 2012 in Berlin. Foto: Lami

ABSV [1]. Ehrenamtler übernehmen als sehende Rad-Piloten das Kommando, Blinde und Sehbehinderte sitzen auf dem hinteren Sattel. Mal radelt die Gruppe in den Grunewald, mal ins Berliner Umland. Auch beim Touristiker aktiv-tours aus Großkoschen im Lausitzer Seenland stehen geführte Tandem- und Tretmobiltouren auf dem Plan – beispielsweise rund um den Senftenberger See [2]. Am Radstützpunkt im Familienpark Großkoschen hat Firmenchef Eckhard Hoika eine taktile Radwanderkarte montiert – damit Blinde die Route durchs Seenland zumindest erfühlen können. Radwegenetz und Seen sind ins Holz gefräst und mit Blindenschrift bezeichnet. »Auch die Sehenden bekommen so einen Überblick über das gut ausgebauten Radwegenetz«, sagt Hoika.

Deutschlandweite und internationale Tandemausflüge organisiert der Verein Tandem-Hilfen [3] – zum Beispiel das Tandem-Schnuppertour vom 1. bis 4. Oktober in Boltenhagen an der Ostsee. Eine Veranstaltung, die sich auch an Eltern mit blinden oder sehbehinderten Kindern richtet, wie Organisator Dr. Thomas Nicolai aus Berlin betont.



BESTEHENDE ANGEBOTE FÜR BLINDE UND SEHBEHINDERTE

Wer Interesse hat an einer gemeinsamen Ausfahrt von Sehbehinderten und Sehenden, wende sich per Mail an kontakt@adfc-berlin.de, so dass erst einmal der Bedarf ermittelt werden kann.

Tandemfahrten in Berlin und Umgebung:

[1] ABSV, Auerbachstraße 7 (Garageneinfahrt Bettinastr.),

14193 Berlin

April bis September, donnerstags ab 16:30 Uhr und

jeden 3. Sonntag im Monat ab 10:00 Uhr

Kontakt: Liane Taczkowski und Steffen Kruschwitz, 030 51 65 07 55, www.bbsv-online.org

[2] Deutschlandweite und internationale Tandemfahrten:

Verein Tandem-Hilfen

Kontakt: Dr. Thomas Nicolai, Telefon: 030 208 17 20,

www.tandem-hilfen.de

[3] Tandem- und Tretmobiltouren durchs Lausitzer Seenland:

Aktiv-tours, Straße zur Südsee 1, 01968 Senftenberg OT Großkoschen, Telefon 03573 81 03 33, www.aktiv-tours-lausitz.de



Leider ein typisches Beispiel in Berlin:
Die Radspur am Rosenthaler Platz endet in Richtung Brunnenstraße. Radfahrer sind gezwungen, sich eine Spur mit dem Kfz-Verkehr und der Tram zu teilen. Das Einordnen wird durch die Tram-Schienen erschwert.

Handeln statt Schönreden!

In der Berliner Radverkehrsstrategie sind zahlreiche sinnvolle Maßnahmen zur Radverkehrsförderung enthalten. Bei der Umsetzung hakt es aber an allen Ecken und Enden. Der Ausbau der Radinfrastruktur stockt und im Bestand baut sich ein Instandhaltungsstau auf. Im letzten Jahr verfiel knapp ein Drittel der Haushaltssmittel für den Radverkehr. Der ADFC Berlin hat die Probleme analysiert, Lösungsvorschläge erarbeitet und am 9. Juni seine Umsetzungsstrategie der Presse vorgestellt.

Der Radverkehr in Berlin boomt, das zeigen nicht nur die Statistiken (siehe auch Seite 5), man sieht es auch auf der Straße, und es ist ein Prozess, der von Politik und Verwaltung mehr begleitet als vorangetrieben wird. Dabei gibt es ein Strategiepapier, das für diesen Zweck entwickelt wurde – die Berliner Radverkehrsstrategie. Die aktuelle Fassung wurde – wie schon die erste von 2004 – mit allen Akteuren im Berliner Fahrrat entwickelt und vom Senat 2013 verabschiedet. Die zahlreichen darin gelisteten Maßnahmen stocken aber in ihrer Umsetzung. Wie der ADFC Berlin schon am Jahresfang berichtete (radzeit 1/2015 – »Reden ist Plastik«), fehlt es unter anderem an Finanzmitteln und an Personal in den Ordnungsämtern, bei der Polizei, in den Tiefbauämtern der Bezirke, in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und der ihr untergeordneten Verkehrslenkungsbehörde – VLB.

»Wir beobachten sehr genau, an welchen Stellen es klemmt«, sagt Susanne Jäger, Fachreferentin für Verkehr beim ADFC Berlin. »Weil wir die Probleme konstruktiv lösen wollen, haben wir ein Umsetzungskonzept erarbeitet, das notwendige Schritte aufgezeigt, um die gemeinsam gesteckten Ziele doch noch erreichen zu können. Wir fordern zum Beispiel von der Politik, neue Stellen in der Senatsverwaltung, den Bezirken und nachrangigen Behörden zu schaffen und kompetent zu besetzen. Und Haushaltssmittel müssen natürlich in der vom NRVP geforderten Höhe bereitgestellt werden.«

Das Umsetzungskonzept unter dem Titel *Handeln statt Schönreden!* wurde in der Presse und Öffentlichkeit sehr gut aufgenommen. »Das Konzept hat viele überzeugt«, sagt Susanne Jäger. »Auch von anderen Verbänden erhielten wir positive Rückmeldungen.« Der Senat reagierte mit einer Pressemitteilung, in der man die Vorwürfe freilich zurückwies und eine eigene Rechnung für die aufgewendeten Haushaltssmittel aufstellte (siehe Infokasten).

Ohne handelnde Menschen geht nicht viel

Der Neu- oder Umbau einer Radverkehrsanlage dauert heute von Planung bis Fertigstellung mindestens 4 Jahre, sinnvolle Umgestaltungen von Kreuzungen scheitern an der notwendigen Umprogrammierung von Ampeln, gegen notorische oder Gelegenheitsparker in zweiter Reihe und auf Schutz- und Radstreifen wird kaum vorgegangen und zu oft blickt die Polizei noch aus dem Blickwinkel des Autoverkehrs auf Rad- und Autofahrende.

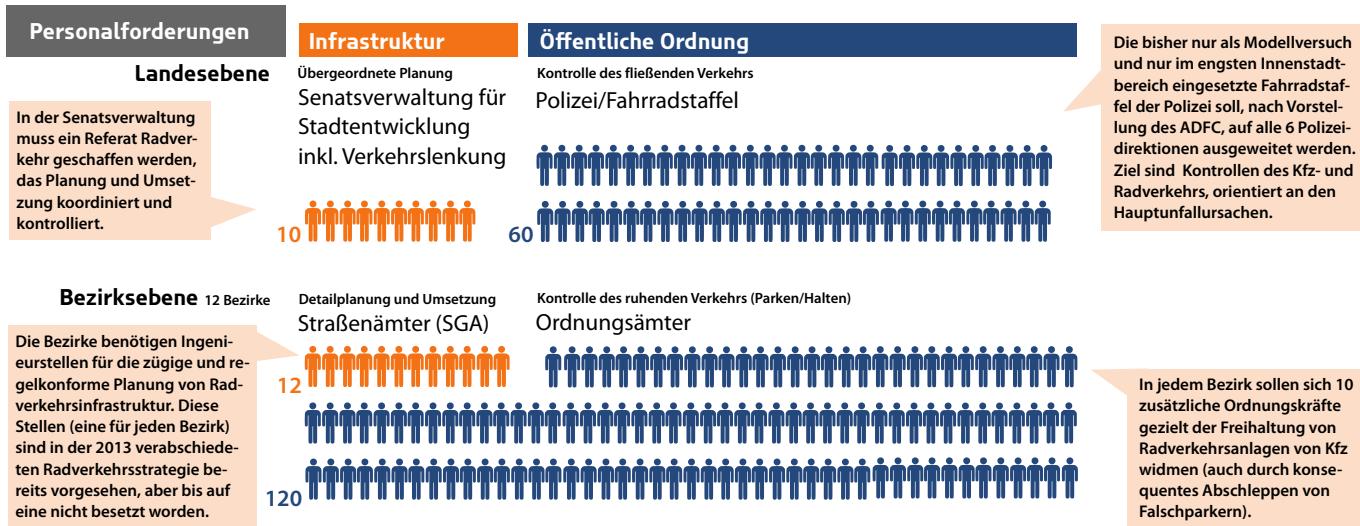
»Wir brauchen in allen Ebenen der Verwaltung mehr Personal und dieses muss auch in Sachen Radverkehrsförderung qualifiziert sein«, erklärt Eva-Maria Scheel, Landesvorsitzende des ADFC Berlin. »Wir brauchen Ordnungskräfte, die Falschparker kontrollieren und eine Verbreitung des Fahrradblicks bei der Polizei – insgesamt kalkulieren wir mit 202 Vollzeitstellen.«

RADVERKEHRSFÖRDERUNG IST GÜNSTIG, ABER NICHT KOSTENLOS ZU HABEN!

Für die Jahre 2013–2015 waren im Berliner Haushalt zweckgebundene Mittel von jeweils 4 Mio. € für den Neubau und 2 Mio. € für Unterhalt und Sanierung von Radverkehrsanlagen eingestellt. Diesen knapp 2 € pro Einwohner stellt der Senat rund 4 € entgegen (eine Summe von knapp 14 Mio. €). Die Rechnung weist jedoch Ungereimtheiten auf – sie bezieht z. B. auch touristische Maßnahmen mit ein und verrechnet Fördermittel, die gar nicht aus dem Berliner Haushalt stammen.

Zum Vergleich: für den allgemeinen Straßenverkehr, also die Unterhaltung des Straßennetzes, werden in Berlin jährlich 300 Mio. € ausgegeben. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs beläuft sich nach den neuesten Daten (siehe S. 5) auf 30%.

Der ADFC Berlin fordert, dass mindestens 30 Mio. € jährlich ausschließlich für die Förderung des Radverkehrs ausgegeben werden müssen.



Den rollenden Radverkehr fördern

Noch ist ein erheblicher Teil der Radwege in dieser Stadt märode, hinter parkenden Autos oder anderen Sichthindernissen versteckt. Radverkehr wird durch Hindernisse und Ampelschaltungen künstlich verlangsamt. Radverkehr muss aber auf allen Straßen legal, sicher und komfortabel möglich sein. Deshalb müssen Radfahr- oder Schutzstreifen zur Regellösung in allen Hauptverkehrsstraßen werden, ggf. auch auf Kosten des ruhenden Kfz-Verkehrs. Lücken in den Routennetzen müssen konsequent geschlossen und mehr Fahrradstraßen ausgewiesen werden. Und auf stark nachgefragten Radrouten sollte es grüne Wellen für Radfahrerinnen und Radfahrer geben.

»Man darf den Erfolg einer Baumaßnahme nicht nur an den gebauten Kilometern festmachen«, erklärt Susanne Jäger. »Wenn z. B. ein Rad- oder Schutzstreifen auf einer 2 km langen Strecke genau an der kritischsten Stelle für 100 m unterbrochen wird, hilft das zwar der Statistik, nicht aber der Sicherheit der Radfahrenden.«

Anlagen zum Fahrradparken

Die hohe Diebstahlgefahr war einer der größten Kritikpunkte im letzten ADFC-Fahrradklima-Test. Sichere und komfortable Abstellmöglichkeiten am Wohnort wie an den Zielorten des Radverkehrs sind ein wesentlicher Bestandteil einer erfolgreichen Radverkehrsförderung. Der ADFC fordert deshalb den systematischen Ausbau der Abstellbügel, wobei in vielen Fällen Pkw-Parkplätze in Fahrradparkplätze umgewandelt werden müssen, wie beispielsweise aktuell am Kreuzberger Heinrichplatz. Bei Neubauten sind Fahrradabstellplätze verbindlich vorzusehen und deren Errichtung bei der Bauabnahme auch behördlich zu prüfen. An den wichtigen Bahnhöfen müssen darüber hinaus

Fahrradparkhäuser mit Serviceeinrichtungen entstehen, damit z. B. Pendler ihre Räder auch sicher über Nacht stehen lassen können.

Warum gerade jetzt?

Über Maßnahmen diskutieren, Strategien entwerfen und einzelne Verbesserungen umsetzen ist wichtig. Das reicht aber nicht aus, um für Berlin eine Verkehrswende hin zu einer menschenfreundlichen Stadt mit leisem, klimaschonenden, sicheren Verkehr zu erreichen. Im Jahr 2016 finden die Wahlen zum Abgeordnetenhaus und den Bezirksverordnetenversammlung statt. Deshalb ist jetzt der richtige Zeitpunkt, bei den politischen Parteien eine verbindliche Umsetzung der Berliner Radverkehrsstrategie einzufordern. Der ADFC wird die Wahlprogramme analysieren, Wahlprüfsteine aufstellen und den Dialog mit den Parteien führen.

GESUCHT: EHRENAMTLICHER FACHREFERENT FÜR TOURISMUS (M/W)

Zu Ende März 2016 sucht der ADFC Berlin einen neuen Fachreferenten für Tourismus. Der Fachreferent vertritt den Landesverband in den Tourismus-Gremien des ADFC und arbeitet mit dem Vorstand und der Landesgeschäftsstelle zusammen. Es handelt sich um ein Ehrenamt mit gelegentlichen Reisen innerhalb der Republik. Auslagen werden erstattet. Für die Arbeit ist eine Affinität zu folgenden Themen wichtig: Radreisen, Radwegezertifizierung, Fahrradmitnahme in der Bahn, Kartographie/Routing. Es handelt sich um die Besetzung eines Ehrenamtes, über das die Mitgliederversammlung des ADFC Berlin im März 2016 entscheidet.

Bei Interesse kontaktieren Sie uns: kontakt@adf-berlin.de



Helmut's Fahrrad Center

Berlin
Großbeerenerstr. 169–171
12277 Berlin-Marienfelde
T: (030) 74 19 241

Potsdam
Breite Str. 2 D
14467 Potsdam
T: (0331) 50 58 464

Öffnungszeiten
Mo–Fr 10–19 Uhr
Sa 10–15 Uhr

Fahrräder – Zubehör – Werkstatt – E-Bikes – Verleih
www.hfc-bikes.de | hfc@hfc-bikes.de



ANZEIGE



Wir haben den Hauptbahnhof hinter uns gelassen und fahren in Richtung Chausseestraße. Auf der Höhe Invalidenpark verwandelt sich der Radfahrstreifen kurzzeitig in einen Radweg, um Radler über die Tram-Haltestelle zu bringen. Damit die Linksabbieger in die Scharnhorststraße den Geradeausradelnden nicht im Weg stehen, ist eine Abbiegebucht in den Gehweg eingelassen – für die Fußgänger wird's eng.

Brückenschlag in Mitte

Wollte man als Radfahrer von Moabit in die Rosenthaler Vorstadt, hatte man bislang die Qual der Wahl zwischen Invaliden- oder Reinhardtstraße, also zwischen Pest und Cholera – keine Radverkehrsanlagen, dichter Auto-, Bus- und Lieferverkehr. Das ändert sich mit dem Umbau der Invalidenstraße. Nachdem der Abschnitt Hauptbahnhof – Chausseestraße bereits im Dezember dem Verkehr übergeben wurde, folgt nun am 29. August die Strecke bis zum Nordbahnhof.

Eng ist sie geworden, die Invalidenstraße. Kein Wunder. Aus ehemals zwei Fahrspuren und zwei Parkspuren sind nun sechs geworden: vier für Kfz inkl. Tram, aber eben erfreulicherweise auch zwei anderthalb Meter breite Radfahrstreifen. Dabei sahen die ersten Planungsstände gar keine Radverkehrsanlagen vor. Der ADFC hatte in den Beteiligungsverfahren diesen Mangel kritisiert. Wegen dieser und weiterer Planungsmängel zog die Senatsverwaltung die Pläne zurück und startete neu. Ursprünglich sollte die Tramlinie zur Eröffnung des Hauptbahnhofes in Betrieb gehen. Am 29. August ist es aber nun so weit und die beiden derzeit am Nordbahnhof endenden Linien M10 (von der Warschauer Straße – alle 5 min.) und M8 (von Ahrensfelde – alle 10 min.) fahren weiter bis Hauptbahnhof. Für Radfahrende bedeutet das Ende der Bauarbeiten nicht nur die Auf-

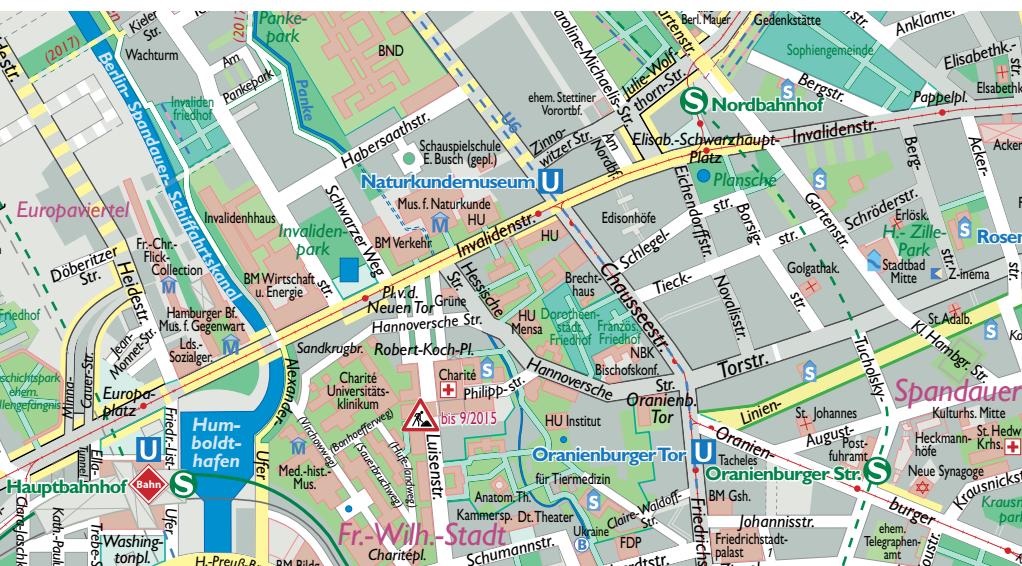
hebung der Vollsperrung am Nordbahnhof – sie sind die eigentlichen Gewinner des Umbaus. Denn zur Rush-Hour kommen Tram und Autos kaum voran und Fußgänger müssen sich über schmale Bürgersteige und durch Arkaden quetschen. Für den Radverkehr hingegen gibt es jetzt von Alt-Moabit bis Nordbahnhof durchgängig eigene Radfahrstreifen oder Radwege, auf denen man am Stau vorbeiradelt. An der Scharnhorststraße gibt es für linksabbiegende Radler eine eigene Haltebucht, damit man seinen Zeitgenossen nicht beim Warten im Wege steht. Für Radler weniger komfortabel sind hingegen die anschließenden Tram-Haltestellen am Invalidenpark und an der Chausseestraße. Die Bahnsteige sind mit Ampeln von beiden Seiten abgesichert und man wartet unter Umständen ohne erkennbare Grund vor der roten Fahrradampel. Wird es dann grün, juckelt man am

besten gemütlich und bremsbereit über das 60 Meter lange Stück und rechnet mit kreuzenden Passanten.

Hat man die Chausseestraße überquert, ist man jedoch kurz darauf am Nordbahnhof angekommen. Von hier hat man Anschluss an die Bernauer Straße Richtung Prenzlauer Berg oder über die Gartenstraße an die Spandauer Vorstadt.

Problematisch bleibt die Invalidenstraße in dem nicht umgebauten Abschnitt zwischen Garten- und Brunnenstraße. Im Moment radelt es sich zwischen den Tramschienen leidlich gut, aber mit dem Ende der Baustelle wird hier der Kfz-Verkehr sicherlich wieder deutlich zunehmen und Radler an den Rand drängen, die zwischen parkenden Autos (Achtung Türen!) und Rillenschiene (Achtung Sturz!) nicht gut aufgehoben sind.

Trotz dieses Wermutstropfens – die Invalidenstraße wandelt sich für Radler zu einer wichtigen neuen Verbindung und wird mit Sicherheit weitere Berliner auf das Fahrrad locken.



Die gelbe Farbe in der Karte zeigt an, wo gute Radverkehrsanlagen existieren – unterschieden zwischen Radfahrstreifen (Fahrbahn), Radwegen (seitlich) und Fahrradstraße (grün gerandet) – darüber hinaus, wo man in den Nebenstraßen gut auf der Fahrbahn fahren kann (weiß). Mittelfristig geplante Radfahrstreifen sind gelb-grau-gestrichelt dargestellt.

Karte: T. Schütz, BUND-Fahrradplan



Auf Wunsch mit Bank- und Kreditkarte im ADFC-Design

PSD GiroDirekt

- ✓ 50 Euro Startguthaben bei Gehaltseingang
- ✓ Kostenlose Kontoführung
- ✓ Kostenlose Kreditkarte Classic
- ✓ Äußerst günstiger PSD DispoKredit
- ✓ Kostenlos Geld abheben im BankCard ServiceNetz (15-mal pro Quartal und Karte)

psd-bb.de/adfc-berlin

Exklusive
Vorteile für
ADFC-
Mitglieder



Werte leben und erleben: Fair, persönlich, sicher und sozial

Der Geheimtipp der Region

GEMEINSAM ZIELE ERREICHEN





Stauwarnung auf der AVUS. Zehntausende radeln über Autobahnasphalt dem Funkturm entgegen.

Radfahrende zeigen Präsenz

Rund 120.000 Radfahrerinnen und Radfahrer haben bei der ADFC-Fahrradsternfahrt Mitte Juni für eine schnellere Umsetzung der Radverkehrsstrategie demonstriert. Mit der Kreisfahrt am 19. September steht die nächste ADFC-Demo an. Unter dem Motto »Flexibel ans Ziel – mit Fahrrad, zu Fuß, mit Bahn & Bus!« widmet sich der ADFC dem Umweltverbund und prangert Missstände bei der Vernetzung der Verkehrsmittel an.

Bei fröhlichem Wetter konnte der ADFC Berlin wieder über hunderttausend Radfahrer mobilisieren, um unter dem Motto »Fahrradstadt Berlin – jetzt!« für die zügige Umsetzung der Radverkehrsstrategie zu demonstrieren. »Heute konnte man sehen, dass alle Altersklassen mit dem Fahrrad unterwegs sind, auf Kurz- und Langstrecken, gemütlich und schnell, allein, auf Tandems, im Kinderhänger und auf dem Lastenrad«, sagt Eva-Maria Scheel kurz nach der Sternfahrt. Die ADFC-Landesvorsitzende fordert: »Die Infrastruktur muss allen die Möglichkeit bieten, komfortabel und sicher mit dem Fahrrad unterwegs zu sein!« Auf dem anschließenden Umweltfestival reagierte Verkehrssenator Geisel: Im Zuge der wachsenden Stadt müsse auch über Umverteilungen zu Lasten des Autoverkehrs nachgedacht werden und es dürfe künftig nicht mehr vorkommen, dass Mittel aus dem Fahrradhaushalt verfallen.

Die diesjährige Fahrradsternfahrt war bereits die 39. ihrer Art. Mit knapp 1000 Kilometer Streckenlänge, darunter zwei Autobahnabschnitten, und über hunderttausend Teilnehmenden ist sie die größte regelmäßige Fahrrad-Demo der Welt.

Save the date! – Fahrrad-Demo am 19. September

Eine menschenfreundliche, gesunde und verkehrssichere Stadt ist eine mit wenig Autoverkehr. Um den Weg dorthin zu ebnen, müssen die alternativen Verkehrsarten noch besser zu einem Umweltverbund vernetzt werden. Dabei spielt das Fahrrad eine zentrale Rolle. Sichere Abstellanlagen an Bahnhöfen sind eine ebenso wichtige Maßnahme wie Schieberinnen an Treppenzugängen und praktikable Fahrrad- oder Mehrzweckabteile im ÖPNV. Um Einpendler aus dem Umland zum Umsteigen zu bewegen, müssen die Wege zu den Regionalbahnhöfen fahrradfreundlicher werden. An den Bahnhöfen müssen Radstationen eingerichtet oder Fahrradboxen aufgestellt werden, die die Räder vor Sachbeschädigung und Diebstahl schützen. Dazu müssen Berlin, die Brandenburger Kommunen, die Bahn und der VBB besser zusammenarbeiten. Im Rahmen der Europäischen Woche

der Mobilität ruft der ADFC Berlin deshalb zur Kreisfahrt-Demo auf: »Flexibel ans Ziel – mit Fahrrad, zu Fuß, mit Bahn & Bus!«

Die Grafik zeigt die bisher angemeldete Route. Startzeiten und Routenverlauf können sich noch ändern. Aktuelle Infos immer unter: www.adfc-berlin.de



Bezirkliches Umsetzungskonzept für Radverkehrsstrategie

Tempelhof-Schöneberg – Die ADFC-Stadtteilgruppen Tempelhof und Schöneberg haben zusammen mit dem BUND an einer Umsetzung der Berliner Radverkehrsstrategie (siehe auch S. 8/9) in ihrem Bezirk gearbeitet.

Das Konzept, an dem die Beteiligten mehr als ein Jahr tüftelten, benennt die lokalen Probleme, bewertet ihre Priorität und schlägt Lösungen vor. Es beziffert außerdem die Kosten, die der Bezirk aufbringen muss, um die Maßnahmen bis 2021 umzusetzen. Detailliert beschäftigt sich das Papier mit einem bereits von der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) verabschiedeten Haupt- und Nebenroutenkonzzept und schlägt einen Zeitplan für dessen Umsetzung vor. Viele der vorgeschlagenen Maßnahmen kosten nicht viel. Sie müssen aber konsequent von den Behörden durchgesetzt werden, etwa wenn es darum geht, Bus- und Fahrradspuren von parkenden Autos freizuhalten. Nach der Verabschiedung durch den FahrRat Tempelhof-Schöneberg soll das Konzept in den Verkehrsausschuss und schließlich in die BVV eingebracht werden.

Das Umsetzungskonzept kann online eingesehen werden unter: bit.ly/1KUfFrA

Ein Hotel für Radler

Schöneberg – Ein stilisiertes Fahrrad zierte das kreisrunde Logo des Flottwell-Hotels am Gleisdreieck-Park. Eine klare Botschaft. Nicht nur, dass Radfahrer in dem jungen Bett+ Bike-Betrieb geschützte Stellplätze für ihr Velo vorfinden. Berlin-Touristen können hier auch Fahrräder stunden- oder tageweise ausleihen. Von Trekking-Rädern über E-Bikes bis zu Christiania-Kindertransportern reicht die Palette der Mieträder für Hotelgäste, die auf zwei Rädern durch die Hauptstadt

strampeln wollen. Dass das die beste Art ist, die Stadt zu erkunden, davon sind die drei Hotel-Besitzer überzeugt – alle drei kommen ohne Auto aus.

Auf Wunsch organisiert das Flottwell-Team Radtouren zu bekannten und weniger bekannten Sehenswürdigkeiten. Wer lieber auf eigene Faust losziehen möchte, bekommt an der Rezeption Fahrradkarten und auch den einen oder anderen Tipp. Zudem steht der Hausmeister den Gästen bei kleinen Reparaturen mit Rat und Tat, Schraubenschlüssel und Kettenfett zur Seite. Und sind die Beine vom vielen Radeln mal müde, bestellen die Flottwell-Leute eine Fahrradrikscha, in der sich die Urlauber bequem durch die Stadt chauffieren lassen können.

Internet: www.flottwellhotel.de

Demonstration gegen Riesen-Lkw am 25. August

Verkehrsminister Alexander Dobrindt befürwortet den Regelbetrieb so genannter Gigaliner in Deutschland. Der ADFC befürchtet, dass die Zulassung dieser Riesen-Lkw zu mehr Verkehr auf den Straßen führen wird und die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer gefährdet. Gigaliner sind 6,5 Meter länger als die größten herkömmlichen Lkw. Sie brauchen länger, um Kreuzungen und Bahnübergänge zu räumen und gefährden dadurch Pkw, Fußgänger und Radfahrer. Treffpunkt der Demo ist am 25. August um 11:00 Uhr am Brandenburger Tor.

Aus 5 mach 50

Kreuzberg – Geht doch! Am 16. Juli hat Baustadtrat Hans Panhoff (Grüne) auf dem Heinrichplatz fünf Pkw-Stellplätze in solche für Fahrräder umgewandelt und angekündigt, weitere Umwidmungen folgen zu lassen. Die Maßnahme ist auch eine Reaktion auf die hohe Nachfrage – oder um es anders auszudrücken – die chaotischen Zustände. In Friedrichshain-Kreuzberg ist das Fahrrad das häufigst genutzte Verkehrsmittel. Im Jahr 2008 wurden hier 32% aller Wege mit dem Rad zurückgelegt, dagegen ist der so genannte Motorisierungsgrad hier mit weniger als 20 Pkw pro 100 Einwohnern so gering wie fast nirgends sonst in der ganzen Republik. Vor zwei Jahren wurden in den Seitenstraßen der Friedrichstraße bereits Parkplätze zugunsten von Fahrradbügeln umgewandelt. Aus 41 Pkw-Plätzen wurden so 370 Fahrradstellplätze.

Dabei darf es nicht bleiben. In seinem Umsetzungskonzept fordert der ADFC Berlin, dass mittelfristig in dicht besiedelten Wohngebieten jeder 40. Pkw-Stellplatz fürs Fahrradparken umgewidmet werden soll.



Kein Zweifel an der Nachfrage –
Die fünfzig neuen Fahrradstellplätze am Heinrichplatz

Fahrrad.Frank

Fahrräder, Anhänger, Zubehör...
Beratung, Verkauf, Vermietung, Service

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

285 99 750 Öffnungszeiten (Sommer):
285 99 751 Mo-Fr 10-20*
fahrrad.frank@vsf-mail.de Sa 10-18*

L U S T A U F B E W E G U N G

ANZEIGE

Seit über 30 Jahren
Qualität und Fahrradvielfalt
aus Kreuzberg

räderwerk
FAHRRÄDER UND ZUBEHÖR

Bergmannstraße 107
10961 Berlin
Fon 74 07 35 99

Mo – Fr 10 – 19
Sa 10 – 16

Körtestraße 14
10967 Berlin
Fon 6 91 85 90

info@raederwerk.de
www.raederwerk.de

L U S T A U F B E W E G U N G

ANZEIGE

Pappelallee 21 A
10437 Berlin

Brettspielgeschäft.de
Das Haus der tausend Spiele

Di.-Sa. 12-22 Uhr

ANZEIGE

Die neue Kraft in Sachen Radverkehr

Fahrradfreundliche Kommunen und Landkreise in Brandenburg vernetzen sich

Auf dem bundesweiten Radverkehrskongress in Potsdam wurde am 19. Mai 2015 die »AG Fahrradfreundliche Kommunen Brandenburg« (AGFK) gegründet. Die Mitglieder der AGFK haben sich zum Ziel gesetzt, den Radverkehr in den Brandenburger Kommunen wesentlich zu verbessern. Das Interview mit Stephan Loge, Landrat des Landkreises Dahme-Spreewald und Vorsitzender der AGFK, führte der ADFC Brandenburg.

Radzeit: Herzlichen Glückwunsch zum Vorsitz der frisch gegründeten »AG Fahrradfreundliche Kommunen Brandenburg«. Welche Ziele verfolgt die AGFK?

Stephan Loge: Ein Ziel der AGFK ist die Unterstützung der Kommunen bei der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans und der Strategien der Landesregierung zur Entwicklung des Radverkehrsnetzes. Dazu gehören Aktivitäten wie z. B. Bündelung von Informationen, Öffentlichkeitsarbeit, Instandhaltungsmanagement oder Wirkungskontrolle für Planung und Umsetzung von Radverkehrskonzepten.

Weitere Ziele sind eine bessere Vernetzung zwischen Fahrrad, Bussen und Bahnen, zum Beispiel durch sichere Fahrradabstellanlagen oder die Unterstützung von E- und Nahmobilität. Wir wollen z. B. Schülerverkehre mit dem Fahrrad attraktiver machen.

Ziel ist eine bessere Vernetzung zwischen Fahrrad, Bussen und Bahnen.

Radzeit: In der Gründungsurkunde steht, dass die Kommunen oft vor ähnlichen Problemen im Bereich Radverkehr stehen. Welche sind das aus Ihrer Sicht?

Loge: Eine der größten Herausforderungen ist es, genug Geld für den Bau von Radverkehrsanlagen zu beschaffen. Darüber hinaus ist die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben mit hohem Abstimmungsbedarf verbunden. Besonders gilt das z. B., wenn wir für eine neue Radverkehrsanlage Baurecht auf privaten Grundstücken brauchen. Hinzu kommt, dass innerhalb der Ortschaften die Anwohner, vor deren Grundstücken die Radverkehrsanlage gebaut werden soll, je nach geltender Satzung den Ausbau anteilig mitfinanzieren müssen.

Mitglieder der AG Fahrradfreundliche Kommunen in Brandenburg:
grün= Landkreise, rot= kreisfreie Städte, weiß= übrige Kommunen.



AGFK-Vorsitzender Stephan Loge schenkt Verkehrsstaatssekretärin Katrin Lange eine Fahrradklingel.

Radzeit: Mit dem Vorsitz haben Sie auch die Geschäftsführung übernommen. Wie planen Sie Austausch und Abstimmung der räumlich weit auseinander liegenden Kommunen und Landkreise?

Loge: Die AGFK wird regelmäßig Arbeitstreffen wechselnd in den Mitgliedskommunen durchführen. Insbesondere dort, wo es ein besonderes Problem gibt, oder wo ein Beispiel vor Ort anzusehen ist. Darüber hinaus kennen sich die beteiligten Mitarbeiter und werden auch in direktem Kontakt untereinander Informationen austauschen oder sich gegenseitig helfen.



Radzeit: Gerade in Ihrem Landkreis ist die Struktur sehr vielfältig: vom zukünftigen Großflughafen bis zu einem ländlich geprägten Raum. Wie wollen Sie hier Verbesserungen für den Radverkehr erreichen?

Loge: Insgesamt betrachtet ist der Landkreis Dahme-Spreewald mit touristischen Radrouten gut ausgestattet. Aber wir können die Attraktivität weiter erhöhen, wenn wir diese Routen mit Querverbindungen vernetzen. Die Befahrbarkeit dieser Routen ist abschnittsweise verbessерungsbedürftig. Hierbei sind aber unterschiedliche Beteiligte gefordert, denen häufig nicht das Geld zur Wegeverbesserung zur Verfügung steht.

Daneben besteht im Landkreis Dahme-Spreewald aus der Sicht der Bürger vielfach ein starker Wunsch nach Radwegen an stark befahrenen Straßen insbesondere zwischen den Ortschaften. Das betrifft den Alltagsradverkehr.

Radzeit: Das Land Brandenburg leistet eine Anschubfinanzierung von 136 000 € im ersten Jahr für den Aufbau einer Geschäftsstelle. Wo erwarten Sie als AG weitere Unterstützung von der Landesregierung?

Loge: Einerseits in dem Bekenntnis des Landes zur Förderung des Radverkehrs allgemein und insbesondere durch die Bereitstellung ausreichender Finanzen. Andererseits sollten landesgesetzliche Vorschriften zum Bau von Radverkehrsanlagen vereinfacht werden, z. B. im Natur- und Denkmalschutz. Letztlich sollte das Land im Rahmen der Erhöhung der Verkehrssicherheit dafür Sorge tragen, dass deutlich mehr Polizeikontrollen bei den Radfahrern durchgeführt werden.

Informationsseite zur AGFK beim Infrastrukturministerium:
kurzlink.de/YNfAJz4yh

Radfahren mit Fontane – ein Ausflug nach Neuruppin

Mit Sympathie, Geduld und Argumenten überzeugt Jan Juraschek einen nach dem anderen in Neuruppin von Verbesserungen im Radverkehr. Manchmal brauchen kleine Veränderungen ihre Zeit. Doch das hält ihn nicht ab, sich weiter für Optimierungen einzusetzen.

TEXT UND FOTO: JULIA LÖVENICH

Mensch ist hier viel Platz zum Radfahren«, ist mein erster Gedanke als Jan Juraschek mich mit dem Rad seiner Kollegin am Bahnhof abholt. Bei einer Rundtour zeigt mir der Sachgebietsleiter für Stadtplanung die Fontanestadt aus der Perspektive des Radfahrens. Und Radfahren ist sein erklärttes Steckenpferd. Wir radeln durch die Altstadt – übrigens ein Flächendenkmal – und ich fühle mich vom ersten Pedaltritt an wie im Urlaub. Auf dem Radweg am Seeufer bekomme ich einen kleinen Einblick in die Fontanestadt Neuruppin. Nicht nur ich scheine in Urlaubsstimmung zu sein. Bei einem Fotostopp ruft uns ein Hausbootbesitzer zu, ob der Herr denn nicht mit dem Rad ins Wasser springen wolle? Das gäbe bestimmt ein schönes Foto fügt er grinsend hinzu. Jan Juraschek steht am Ufer, lässt sich geduldig ablichten und lächelt dem Hausbootbesitzer unbirrt freundlich zu. Wer sich für den Fortschritt im Radverkehr einsetzt, lebt mit einem entspannten Gemüt einfach gesünder. Das ist in Neuruppin nicht anders als in Berlin oder dem Rest der Republik.

»Neuruppin ist eine tolle Stadt zum Radfahren, doch ein paar Dinge müssen noch besser werden.«

Radwerte Vorteile

In der Altstadt lässt es sich trotz historischer Kopfsteinpflasterstraßen auf der Hauptroute des Radverkehrs dank Bitumenrändern ohne Geruckel vorangekommen. An diversen Stellen wurde das Kopfsteinpflaster sogar durch ein so genanntes Betonsteinpflaster mit Naturvorsatz ersetzt. Das erleichtert das Radfahren ungemein und stieß noch nicht mal bei Denkmalschützern auf Gegenstimmen. »Neuruppin bietet ein wahnsinniges Potenzial zum Radfahren. Mehr als 80 Prozent der Einwohner wohnen im Fünf-Kilometerra-

dius der Stadt. Wegen der flachen Topographie und der kompakten Stadtstruktur kommt man mit dem Rad sehr gut an sein Ziel«, erzählt Juraschek. Doch dies sind nicht die einzigen radwerten Vorteile der Stadt. »Wir konnten alle Wohngebiete in Tempo-30-Zonen herabsetzen und haben auch fast alle Einbahnstraßen in der Geigenrichtung für Radfahrer freigegeben«, freut er sich.

Auf dem Weg zur Fahrradstadt

Doch es gibt noch genug, was ihm nicht gefällt. Die Umleitungen bei Baustellen seien zu kompliziert und unsicher. Auch einige Lücken im Radwegenetz müssten geschlossen werden. Für 2016 plant er eine offizielle Defizit- und Mängelanalyse und hofft auf eine möglichst rege Beteiligung und Umsetzungsideen der Öffentlichkeit. Denn Neuruppin zu einer Fahrradstadt zu entwickeln, ist Jurascheks erklärttes Ziel. Dafür probiert er gern Neues aus: Die Gründungsmitgliedschaft Neuruppins der AGFK Brandenburg (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen) ist schon mal ein Anfang, um bessere Bedingungen zu schaffen. Besonders gespannt ist er bei dem Projekt Modellversuch »Schutzstreifen außerorts« als eine Alternative zum separaten Radwegebau. Ende 2015 wird der Versuch abgeschlossen sein. Dann wird ausgewertet, ob diese Maßnahme sich für Radfahrer positiv ausgewirkt hat. Ich steige wieder in den Zug nach Berlin und freue mich auf den nächsten Besuch. Denn hier wird sich in Sachen Radfahren in den nächsten Jahren noch einiges tun. Dann soll es nämlich auch genügend Abstellmöglichkeiten für Räder am Bahnhof geben.

kurzlink.de/neuruppin/rad



»Alles im Griff. Jan Juraschek hält sich an den bequemen Halterungen der Ampel fest.«

Ullis Fahrradladen seit 1983

Alltagsräder · Ersatzteile · Service

Spezialist für Oldtimerräder und „Brooks“ Ledersättel

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

ANZEIGE

RAD-SPANNEREI.de/blog/

Fahrradladen: Kottbusser Str. 8 Tel. 615 2939
Werkstatt: Admiralstr. 23 Tel. 615 07218

ANZEIGE



Hinter Schloss und Bügel

Die Berliner Polizei solle sich ein Beispiel an den Ordnungshütern in San Francisco nehmen, fordert der Piraten-Abgeordnete Andreas Baum. Die setzen zur Diebstahlsbekämpfung auf »Körper-Fahrräder« mit GPS-Sender. Aber nach wie vor gilt: Der beste Schutz ist ein solides Schloss. Von CLAUDIA LIPPERT und KATRIN STARKE

Fast 340.000 Räder sind 2014 bundesweit als verschwunden gemeldet worden, mehr als 30.000 waren es in Berlin. Die Dunkelziffer dürfte erheblich höher sein. Denn die Aufklärungsquote der Polizei liegt im einsteligen Bereich – weshalb viele den Verlust erst gar nicht anzeigen. Ähnlich in San Francisco. Die kalifornische Metropole zählt zu den Radfahrer-Hochburgen im sonst eher aufs Auto fixierten Amerika. Um Raddieben das Handwerk zu legen, hat die Polizei von San Francisco »Bait Bikes« auf den Straßen abgestellt – mindestens 1.500 Dollar teure Edel-Velos, ausgerüstet mit GPS-Sendern. Meldet so ein Sender, dass sich der Standort eines Attrappen-Fahrrads verändert, folgen Fahnder dem Signal und die Falle schnappt zu. Grundsätzlich stehe man innovativen technischen Maßnahmen zur

Kriminalitätsbekämpfung aufgeschlossen gegenüber, antwortete Innenstaatssekretär Bernd Krömer auf die parlamentarische Anfrage von Andreas Baum. Aber Kosten und Nutzen müssten abgewogen werden.

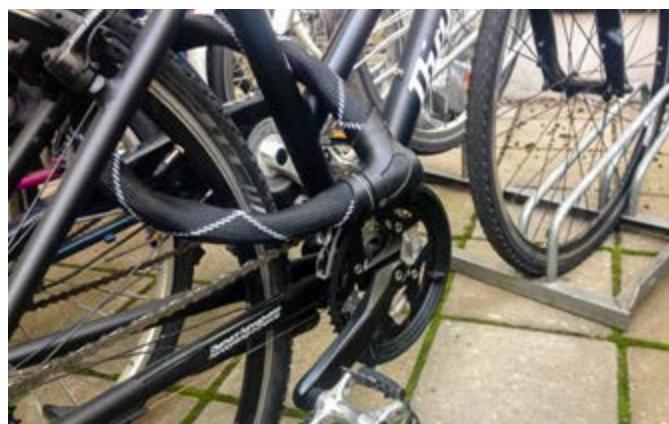
Massendelikt, das vom Staat bagatellisiert wird

Mehr Fahndungsdruck aufbauen

»Städte wie München und Magdeburg zeigen, dass deutlich höhere Aufklärungsquoten als die durchschnittlichen zehn Prozent möglich sind, wenn man das Problem Radklau ernst nimmt«, sagt ADFC-Bundesvorsitzender Ulrich Syberg. Seine Forderung: Die Polizei müsse mehr Fahndungsdruck aufbauen. »Sie sollte mehr Ermittler einsetzen – und beispielsweise mit Beamten in Zivil Fahrradabstellplätze

an Bahnhöfen überwachen.« Nicht zuletzt müssen die Radbesitzer selbst den Dieben das Leben schwer machen. »Jedes sechste geklaute Rad war nämlich nicht angeschlossen.«

Den besten Schutz bieten immer noch gute, hochwertige Schlosser, denn Diebe stehen unter Zeitdruck. Je länger sie mit Bolzen- oder Seitenschneider, mit Säge oder Hammer an einem Schloss herumhantieren, desto größer ihr Risiko, erwischt zu werden. Oft seien Gelegenheitsdiebe am Werk, sagt Torsten Mendel vom Schlosshersteller Abus. »Wenn die auf den ersten Blick sehen, dass viel Arbeit auf sie zukommt, suchen sie sich einfachere Ziele.« Langfinger nähmen sich meist maximal drei Minuten Zeit, um ein Schloss zu knacken.



So lieber nicht: Die meisten Diebstahlversicherungen zahlen nur, wenn das Rad an einem festen Gegenstand angeschlossen wurde.



RADELMAX
Verkauf und Reparatur von Fahrrädern

Konfigurieren Sie Ihr Traumrad auf www.columbus-bikes.de/radelmax

 ab 649 €

 ab 699 €

PANKOW OSSIETZKYSTRASSE 5
Mo. - Fr. 9.30 - 18.00 Uhr | Sa. 9.30 - 13.00 Uhr
48 09 56 53 | info@radel-max.de | www.radel-max.de

ANZEIGE

Die Qual der Wahl

Testberichte von Verbraucherschützern und Fachmagazinen ebenso wie von Vergleichsportalen im Internet kommen regelmäßig zum gleichen Ergebnis: Am widerstandsfähigsten seien Bügelschlösser. Auch bei Fahrradhändlern gelten sie meist als erste Wahl, wenn es darum geht, hochwertige Räder abzusichern. Sie böten guten Schutz gegen »brutale und intelligente Öffnungsmethoden«, heißt es beim *pressedienst-fahrrad*. »Ideal für Pendler, deren Rad lange Zeit im unsicheren Umfeld steht.« Nachteil: Die U-förmigen Bügel sind starr und oft zu kurz, um das Velo nicht nur ab-, sondern es auch an Laternen- oder Schilderposten anzuschließen. Und das möglichst noch mit Rahmen und Vorder- oder Hinterrad.

Der klare Sieger in Sachen Flexibilität ist ein Kettenschloss. Das lässt sich ebenso locker um einen Fahrradständer wie um die Pfeiler eines massiven Metallzauns wickeln. Nachteil: Die Stahlketten eines solchen Schlosses haben ihr Gewicht. »Soliden Kettenschlösser wiegen in der Regel über ein Kilo«, weiß Gunnar Fehlau vom *pressedienst-fahrrad*. Das Faltschloss kombiniert nach Herstellerangaben die Flexibilität eines Kettenschlosses mit der Stabilität eines Bügelschlusses. Tests würden dies belegen und hätten das Faltschloss zum »Liebling ambitionierter Alltagsradler gemacht«, sagt Fehlau. Ärgerlich nur, dass man sich mit dieser Schlossvariante ohne schützende Gummierung nicht selten den Lack zerkratzt. Unbedingt beim Kauf von Schlössern beachten: dass das »Schlüsselloch« mit einer Plastik-Schutzkappe gegen das Eindringen von Schmutz gesichert werden kann. Denn Sand und Dreck können dem

Schließzylinder schneller den Garaus bereiten, als das dem Radler lieb sein kann.

Am besten sei es, das Rad mit zwei Schlössern zu sichern und dabei mehrere Schlosstypen miteinander zu kombinieren, raten Experten. Denn organisierte Fahrraddiebe seien vielfach auf einen Schlosstyp spezialisiert, sagt Abus-Mann Mendel. Auch sollten Schlösser möglichst hoch am Fahrrad angebracht werden und nicht die Erde berühren. Dann sei es für Diebe schwieriger, einen Bolzenschneider anzusetzen, weil sie das Werkzeug nicht am Boden abstützen könnten. Wenn dann noch Bügel oder Stahlkette des Schlosses dick und robust sind, lassen sie sich mit einem Bolzenschneider nur noch mühevoll durchtrennen.

Was darf es kosten?

Zehn Prozent des Fahrradwertes sollte man für adäquaten Schutz investieren, raten Fachleute. Weil Qualität aber auch bei Fahrradschlössern ihren Preis hat, ist die Zahl schnell erreicht. Grundsätzlich sollte man schon mindestens 50 Euro berappen, rät René Filipek, Technik-Experte in der ADFC-Bundesgeschäftsstelle. Auch 70, 80 oder gar 100 Euro seien nicht zu viel für ein gutes Schloss. »Daran sollte man nicht sparen, dann behält man auch sein Rad mit hoher Wahrscheinlichkeit«, so Filipek. Denn gute Schlösser bieten nicht nur höhere Aufbruchsicherheit – sie haben zudem abschreckende Wirkung.

Dringend notwendig seien aber auch sichere Fahrradparkhäuser und Abstellplätze an Bahnhöfen und öffentlichen Gebäuden, sagt Ulrich Syberg. Radklaus sei ein Massendelikt, vom Staat werde das aber bagatellisiert.

SCHLÖSSERTYPEN UND IHRE VOR- UND NACHTEILE

Bügelschlösser gelten als die sichersten Schlösser, sind aber schwer (bis zu 1,7 Kilogramm) und ziemlich unflexibel beim Anschließen des Rades. Mit entsprechenden Halterungen am Rad sind sie aber zumindest gut zu transportieren.

Faltschlösser lassen sich wie ein Zollstock zusammenlegen und in die am Rahmen befestigte Transporttasche stecken. Praktisch: Das gängige Abus Bordo kommt ohne Schlüssel aus – nur darf man die Zahlenkombi nicht vergessen. Es schneidet in aktuellen Tests gut ab, ist aber ziemlich teuer.

Kettenschlösser sind sehr flexibel, aber schwer und lassen sich nicht gut mitführen – entweder sie baumeln störend um die Sattelstange oder füllen den Rucksack.





Blick vom Domberg auf die kleine Hansestadt Havelberg

Garten für die Harten

Die BUGA ist ein guter Grund, durchs Havelland zu radeln – und dabei eher Urlaub als Ausflug.
TEXT UND FOTOS: STEFAN JACOBS

Nur die Harten kommen in den Garten», gehörte bisher zu den eher zweitklassigen Sprüchen. Aber nie traf er so zu wie für die Bundesgartenschau an der Havel: Die fünf Veranstaltungsorte verteilen sich auf gut 120 Radkilometer, so dass die Tour eher ein Urlaub als ein Ausflug ist, wenn man alle erleben will. Von Brandenburg über Premnitz bis nach Rathenow entspricht die eigens erschaffene Buga-Route dem Havel-Radweg (siehe Radzeit 2/2015). Jene ersten 70 Kilometer in Kürze: Von Brandenburg/Havel (mit allein drei Buga-Flächen) geht's erst neben oder Ausfallstraße lang, dann ruhig durch den Wald mit Seeblicken. Von Plaue nach Havelsee bleibt für neun Kilometer nur die Landstraße, ebenso für den Abstecher nach Premnitz. Von dort geht es schnell entlang der B102 oder schön auf geschlängelten Wegen westlich der Havel nach Rathenow. Macht inklusive Anreise im chronisch vollen RE1 ab Berlin und ausgiebigem Buga-Bummel in den drei Städten fast zwei Tage. Wer nicht draußen schlafen will, muss das Quartier zur Buga vorab buchen.

In Rathenow trennt sich die Buga-Route vom Havel-Radweg: In einem Haken geht's nordostwärts – erst neben der Straße, dann auf ihr. Später wird es idyllisch: Die Orte werden kleiner, die Blicke übers grüne Havelland immer weiter, der Verkehr dünner. Oft ist man mit einer Rinderherde allein; ein Wechsel aus Wäldchen, Wiesen und Feldern schafft Abwechslung. Die bekommen auch die Beine, wenn der vierte Buga-Ort Stölln naht: Der Weg zieht sich um den Gollenberg, der hoch genug für Otto Lilienthals Flugversuche war. Zum Erbe des Flugpioniers gehört auch der älteste Flughafen der Welt, der nur eine Graspiste ist.

Auf der landete im Oktober 1989 eine Iljuschin-62 der DDR-»Interflug«, die nun als Attraktion und Standesamt dient – und als Magnet des wohl bescheidensten, aber zugleich idyllischsten Buga-Ortes. Wie Hangars sind die Beete um einen Rundweg über kargem Rasen an Stahlpfosten aufgehängt. Ein Kurzfilm erzählt vom »Verlust der Nacht«, die wegen der urbanen Lichtverschmutzung kaum noch so dunkel wird wie in dieser Gegend.



Astronomen haben das Westhavelland deshalb bereits offiziell zum »Sternenpark« ernannt. Ein weiteres Filmchen zeigt die abenteuerliche Landung der IL-62 auf der kurzen Graspiste. Und im Lilienthal-Zentrum im Ort wird klar, dass der Flugpionier nicht irgendein Verrückter, sondern ein brillanter Konstrukteur war.

Während es bisher nordwärts ging, wendet sich die Route nun westwärts Richtung Havelberg, dem einzigen Buga-Standort in Sachsen-Anhalt. Die waldfreien 30 Kilometer von Stölln dorthin können je nach Wind Qual oder pures Vergnügen sein. Hinter Rhinow quert die Route den durch sattgrüne Felder mäandern den Rhin. Neu betonierte Plattenwege ersparen die Tour über die stetig befahrene Landstraße in Richtung Landesgrenze zwar nicht komplett, aber reduzieren diesen unangenehmen Teil auf gut einen Kilometer. Hinter Strodehne sieht die Havel schon stattlich aus, wie sie in ihrem Bett in den Wiesen liegt. Noch ein Stück auf der Landstraße geht es nach Sachsen-Anhalt, aber dann trifft die Buga-Route wieder den separaten Havel-Radweg. Am Himmel schnattern Gänse, auf einer frisch gemähten Wiese stakken Störche fast im Dutzend auf der Suche nach Leckerbissen. Zwei Kraniche fliegen leider davon, bevor der nahe Beobachtungsstand erklimmen ist. Weiter hinten scheint ein Ausflugsdampfer durch die Wiesen zu kriechen: Die Havel ist unsichtbar, aber nicht weit.

Havelberg ist einer dieser Orte, in denen man schon morgens sieht, wer mittags kommt: Weithin sichtbar ragt es mit seinem Dom aus der platten Landschaft. Bei Annäherung wird klar, dass das Städtchen an einem Hang hinterm Havelufer klebt.



Obendrauf sitzt der Dom aus jener Zeit, als sich Bischöfe und Markgrafen die Herrschaft übers heutige Brandenburg und darüber hinaus teilten. Er wirkt wegen seiner exponierten Lage noch mächtiger als der von Brandenburg. Und er ist zurzeit nur mit Buga-Ticket zu erreichen, weil rings um ihn die Blumenschau arrangiert ist – mit stillem »Mönchsgarten« und Spazierwegen mit Blick in die Ferne. Wobei das Auge wenig zum Festhalten hat; auch die Mündung der Havel in die Elbe ist von hier aus nicht zu erkennen, obwohl nur wenige Kilometer entfernt. Dafür die Kinder, die unten in der Havel baden – was durchaus erfreulich ist bei einem Fluss, der auf seinen mehr als 300 Kilometern von der Quelle bis hierher unter anderem die Spree geschluckt hat.

Wer mit dem Domberg anfängt, kann dann schön bergab rollen zum »Haus der Flüsse« (das allerdings schon 18 Uhr und damit vor der Buga schließt). Hier wird erklärt, wie die ansatzweise schon als Frachtschiffsautobahn hergerichtete Havel nun wieder naturnäher wird und wer davon alles profitiert. Was kann man mehr verlangen von einer Radtour, als dass sie von Blumen gesäumt ist und mit guten Nachrichten endet?

INFORMATIONEN

Die Buga dauert bis 11.10., tgl. 9-19 Uhr (Oktober bis 18 Uhr); Tickets für alle fünf Orte: 20€ (bei Vorlage des Bahntickets: 18€), für einen Ort: 12€, unter 18 Jahre: 2€, Dauerkarte: 45€.

Info-Tel.: 03381-797 2015, www.buga-2015-havelregion.de; GPS-Track zum Download.

Fahrradverleihstation Bhf. Glöwen/Rathenow = bugabike.de

Rückreise von Havelberg z. B. über Glöwen (8 km) oder über Wittenberge (30 km), jeweils Anschluss an den RE2. Alternativ auf dem Havelradweg zurück (Bikeline-Spiralo dazu im Verlag Esterbauer).

WIRKT DOPPELT GUT

CPI-COPARTNER

berlin-nimmt-rücksicht.de

MEDIENPARTNER:



PROJEKTPARTNER:

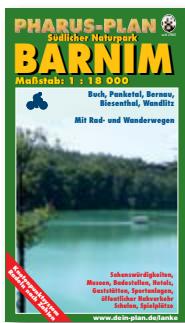


UNTERSTÜTZER:



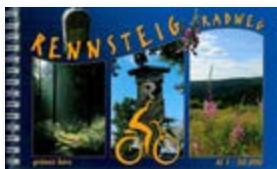
ANZEIGE

Tipps zu aktuellen Radreiseführern, Karten und Fahrradzubehör. Die vorgestellten Artikel sind im ADFC Buch- und Infoladen sowie im Fachhandel erhältlich (siehe gegenüberliegende Seite).



In der Region zwischen Buch, Panketal, Bernau, Biesenthal und Wandlitz existieren zahlreiche Wander- und Radwege. Erfreulich für Radler: An den Kreuzwegen sind die Knotenpunkte angegeben.

Südlicher Naturpark Barnim, Maßstab 1:18.000, Pharus Verlag, 5,00 €.



Der Rennsteig überbietet immer wieder die 800-Meter-

Höhenlinie und ist damit eine sportliche Herausforderung. Empfehlenswerte Nebenrouten und Abstecher eröffnen die vielfältigen Schönheiten der Landschaft.

Rennsteiggradweg, Maßstab 1:50.000, spiralgebunden, 90 S. Verlag Grünes Herz, 8,95 €.

Bremsschuhe, Ketten, Kassetten und gängige Verschleißteile sind im ADFC Buch- und Infoladen erhältlich. Ebenso führen wir Scheinwerfer, Rücklichter, Dynamos und weiteres Zubehör rund ums Rad. Mitglieder erhalten 10% Rabatt. Zu den offenen Werkstattzeiten am Mittwoch und am Freitag zwischen 17 und 20 Uhr können die Teile auch gleich unter Anleitung eingebaut werden. Mitgliedern steht die Werkstatt auch zu den Ladenöffnungszeiten offen, dann allerdings ohne Anleitung.

STADTTEILGRUPPEN BERLIN

In den ADFC-Stadtteilgruppen treffen sich Aktive, um den Radverkehr in ihrem Bezirk zu verbessern. Sie wollen sich auch einsetzen? Kommen Sie zu einem Treffen Ihrer Stadtteilgruppe.

Mehr Informationen unter:
www.adfc-berlin.de/stadtteilgruppen

STG City-West

1. und 3. Mo im Monat, 20 Uhr, Treffpunkt Ratskeller, Otto-Suhr-Allee 100, **Sven Lorenzen**, Tel. (030) 312 95 37, sven.lorenzen@adfc-berlin.de

STG Friedrichshain-Kreuzberg

1. und 3. Dienstag im Monat im Attac-Treff, Grünberger Str. 24 (Friedrichshain), **Florian Noto**, florian.noto@adfc-berlin.de

STG Lichtenberg:

4. Do im Monat, 19 Uhr, UmweltKontaktstelle, Liebenwalder Str. 12, 10355 Berlin. **Roy Sandmann**, roy.sandmann@adfc-berlin.de

STG Mitte

2. Mo im Monat, 19 Uhr, »Don Giovanni«, Alt-Moabit 129, 10557 Berlin. **Jürgen Saidowsky**, juergen.saidowsky@adfc-berlin.de

STG Neukölln

3. Mo im Monat, 19:30 Uhr im »...cultur«, Erkstr. 1, 12043 Berlin, **Ralf Tober**, ralf.tober@adfc-berlin.de, Tel. (030) 680 814 80

STG Pankow

2. Mi im Monat, 19 Uhr, Stadtteilzentrum Pankow, Raum 3.03, Schönholzer Str. 10, Nähe Rathaus, 13187 Berlin. **Marion Rösch**, marion.roesch@adfc-berlin.de

STG Reinickendorf

1. Di im Monat, 19 Uhr, Restaurant »WEIL«, Alt-Tegel 6, 13507 Berlin. **Bernd Zanke**, Tel. (030) 411 69 21

STG Schöneberg

3. Mo im Monat, 19 Uhr, Restaurant Heuberger, Gotenstr. 1, 10829 Berlin. **Markus Kollar**, markus.kollar@adfc-berlin.de



Hans Henne Neumann auf Kuba

Radreisevorträge

Beginn: jeweils freitags um 19:00 Uhr in der Landesgeschäftsstelle
Eintritt: 6 € / ADFC-Mitglieder 3 €
Bitte Karten reservieren.

23.10.2015, Jimmy Purtill:
Kurzfilme von Radreisen

30.10.2015, Hans Henne Neumann:
Kuba per Rad

06.11.2015, Ludwig Frank:
Harmonie der Speichen - Von Helsinki nach San Sebastian (Vortrag/Lesung)

13.11.2015, Thomas Kupferschmied:
Von Montevideo nach Rio de Janeiro

Weitere Termine unter:
www.adfc-berlin.de/service/vortraege



STG Spandau

2. Mi im Monat, 19 Uhr, Café »Unvernunft«, Mauerstraße 6, 13597 Berlin. **Michael Goretzki**, Tel. (0170) 661 15 84

STG Steglitz-Zehlendorf

1. Do im Monat, 19 Uhr, »Gutshaus Lichtenfelde«, Hindenburgdamm 28, 12203 Berlin. **Jürgen Müller**, juergen.mueller@adfc-berlin.de

STG Tempelhof

1. Do im Monat, Treffpunkt und Uhrzeit siehe: www.adfc-berlin.de/tempelhof
Martin Senzel, Tel. (030) 745 23 85

STG Treptow-Köpenick

2. Do im Monat, 19:30 Uhr, »Villa Offensiv«, Hasselwerder Str. 38-40, 12439 Berlin, Nähe S-Bhf. Schöneweide, **Matthias Gibtner**, matthias.gibtner@adfc-berlin.de

STG Wuhletal

4. Di im Monat, 19 Uhr, Stadtteilzentrum Hellersdorf-Süd »Kompass«, Kummerower Ring 42, 12619 Berlin. **Klaus-Dieter Mackrodt**, klaus-dieter.mackrodt@adfc-berlin.de



www.adfc-berlin.de

ADFC Berlin, Landesgeschäftsstelle, Buch- und Infoladen

Brunnenstr. 28 (Berlin Mitte), Tel. (030) 448 47 24, Fax (030) 443 405 20, kontakt@adfc-berlin.de

Öffnungszeiten: Buch-/Infoladen, Di, Mi, Fr 16–20 Uhr (1.4.–30.9. auch Sa 12–16 Uhr),

Büro: Mo–Fr 10–18 Uhr.

Sie finden bei uns alles rund ums Thema Fahrrad: Bücher, Landkarten und Reiseführer für Stadt-, Land- und Flussradler. Ersatzteile fürs Rad, Fahrradtaschen, Beratung, Infos, u.v.m.

Veranstaltungen, Kurse und Service

In der Landesgeschäftsstelle Berlin, verbindliche Anmeldung für alle Kurse erforderlich. Termine unter:
adfc-berlin.de/service/selbsthilfeworkstatt/technikkurse.html

Werkstatt-Kurse

Beginn: jeweils 18:00 Uhr (bis etwa 21:00 Uhr)

Kursbeitrag 15 €/ ADFC-Mitglieder 7,50 €

Anmeldung erforderlich, max. 15 Teilnehmer

Basiskurse

Dienstag, den 15. September 2015

Dienstag, den 06. Oktober 2015

Dienstag, den 27. Oktober 2015

Aufbaukurse

Dienstag, den 13. Oktober 2015

Dienstag, den 24. November 2015

Sicher Radfahren – auf Fahrbahn und Radspuren

Kompakt-Fahrkurse mit Tipps und Informationen für alle Verkehrsteilnehmer, inkl. Fahrrad-Check und Testfahrt mit ADFC-Übungsleitern jeden 4. Mittwoch von 17 bis 20 Uhr in der ADFC Geschäftsstelle.

Fahrrad-Codierung

Zum Schutz vor Diebstahl codieren wir Fahrräder mittwochs und freitags von 17 bis 19:30 Uhr.

Kosten: 10 € / ADFC-Mitglieder 5 €

Weitere Infos: bit.ly/1Nss8mB

Rechtsberatung

Dienstags von 19 bis 20 Uhr können sich ADFC-Mitglieder von Anwälten, die auf Verkehrsrecht spezialisiert sind, kostenlos beraten lassen.

ADFC-Selbsthilfeworkstatt

ADFC-Mitglieder können die Selbsthilfeworkstatt während der Öffnungszeiten nutzen, wenn nicht gerade Kurse stattfinden.

Für alle anderen ist die Werkstatt mittwochs und freitags von 17 bis 20 Uhr geöffnet.

LANDESGESCHÄFTSSTELLE BRANDENBURG



ADFC Brandenburg

Landesgeschäftsstelle

Gutenbergstr. 76, 14467 Potsdam,
 Tel. (0331) 280 05 95, Fax 270 70 77,
brandenburg@adfc.de, adfc.de;brb

Der Infoladen und die Selbsthilfeworkstatt in Potsdam sind von 01.03.–31.10. jeden Di von 16:00 bis 18:00 Uhr geöffnet (in den Wintermonaten an jedem ersten Di im Monat von 16:00 bis 18:00 Uhr). Im Infoladen finden Sie unsere Radtourenkarten und Radreiseführer vor allem von Brandenburg. Sie können Ihr Rad auch codieren lassen.

Sie sind umgezogen? Sie haben Fragen zur Mitgliedschaft?

Mitgliederverwaltung, ADFC Bundesverband. Postfach 107747, 28077 Bremen, Tel. (0421) 34 62 90, Fax -50, kontakt@adfc.de, www.adfc.de

oder online schnell selbst ummelden:

www.adfc.de/mein-adfc/aenderung- Ihrer-daten

Victoria für Vitoria

In der Hauptstadt des Baskenlandes hat die Verwaltung einen Fahrradboom ausgelöst – mit wenig Geld und erstaunlichem Erfolg. TEXT UND FOTO: STEFAN JACOBS

Wieder stoppt Juan Carlos Escudero sein von der Regionalregierung gefördertes Pedelec, um seine Vorher-Nachher-Fotomappe herauszuholen: Er zeigt das Bild einer überbreiten Hauptstraße samt Nebenfahrbahn mit schmalen Gehwegen und insgesamt zehn Autospuren: fünf zum Fahren, fünf zum Parken. Jetzt stehen wir auf einem breiten Grünstreifen, der den parkartig angelegten Gehweg vom Radweg trennt, und schauen auf vier Fahrspuren plus eine Parkspur. Die Straßenbahn surrt auf grünem Gleisbett vorbei, dahinter flanieren Fußgänger auf dem nun ebenfalls viel breiteren Gehweg gegenüber. Escudero steigt wieder aufs Rad, um sein Rezept für die schmaleren Straßen zu zeigen.

Die Tour führt durch Vitoria-Gasteiz, die Hauptstadt des Baskenlandes. Flach, obwohl von Bergen umgeben, und kompakt genug für 55 Prozent Fußverkehrsanteil. Man könnte auch sagen: zu klein fürs Auto. Fast niemand wohnt weiter als drei Kilometer vom Zentrum entfernt. Also beschloss der Stadtrat auf Empfehlung des von Escudero geleiteten Umweltbeirats, die Stadt für Fußgänger noch angenehmer und zugleich fit fürs Fahrrad zu machen, das sonst in Spanien eher Sportgerät als Verkehrsmittel ist: Knapp zwei Prozent Radverkehrsanteil sind normal – und waren es vor zehn Jahren auch hier. Jetzt sind es zwölf. Ein solcher Zuwachs ist selten.



Fahrradstraße in Vitoria. Hier geben Radfahrer das Tempo vor. Poller in der Straßenmitte verhindern, dass Kraftfahrer überholen.

Escudero stoppt in einer typisch spanischen Einbahnstraße. »Hier haben wir die eine Parkspur weggenommen, damit Platz ist für einen Radweg in Gegenrichtung. Weil wir wenig Geld haben, arbeiten wir vor allem mit Farbe.« Also Fahrradsymbole in die Fahrbahnmitte, damit klar ist, wer Vorrang hat. Dazu eine Radspur in Gegenrichtung. Und wo bleiben die Autos? »Hier gibt es genug andere Stellplätze, wir haben ja die Daten.« Es gab keinen Aufstand der Autofahrer, sagt Escudero. Alle Bewohner wurden mit Flyern informiert, auch Radfahrer erfuhrten so ihre Rechte und Pflichten: Gehwegradeln verboten! Es scheint zu funktionieren. Keiner hupt, keiner drängelt, keiner parkt auf der Radspur. 2012 wurde Vitoria-Gasteiz von der EU als »Europäische Umwelthauptstadt« ausgezeichnet. Seitdem gilt die Gefahr einer Revolte als gebannt.

Kita-Kids auf dem BMX-Parcours

TEXT UND FOTO: KATRIN STARKE

Dominic (6) schwingt sein Bein über den Sattel. Für Sekunden balanciert er im Stand, beide Füße auf den Pedalen, dann fegt er über die Sandbahn. »Das Fahren auf einem BMX-Rad verlangt Körperbeherrschung«, weiß Erzieher Ronny Kurch-Piehl. Er hat das BMX-Projekt an der Kita Birkenstein in der Gemeinde Hoppegarten östlich von Berlin etabliert.

Acht Jahre ist das her. Der Kita verhalf er damit zu einem bis heute deutschlandweit einmaligen Aushängeschild. Von Beginn an sei er von Eltern, Erziehern, dem Förderverein, der Gemeinde und den Kindern selbst unterstützt worden, sagt der 34-Jährige. Der erste BMX-Parcours sei eine sehr schmale und kurze Bahn gewesen. Mit zwei BMX-Rädern habe man auskommen müssen. Heute sind es fünf Räder und eine Bahn, die sich gut 30 Meter über das Grundstück zieht.

Schon die Jüngsten steigen aufs Rad – Zweijährige, die auf dem Laufrad trainieren. Nur einen Meter entfernt liegt der Verkehrsgarten. »Wenn die Kids da alles im Griff haben, dürfen sie auf den Parcours«, spricht Kurch-Piehl von der erforderlichen Fahrsicherheit. Längst ist man auch im Olympiastützpunkt in Cottbus auf die jungen Fahrer aufmerksam geworden: »BMX-Bundestrainer Florian Ludewig ist zweimal im Jahr bei uns zu Gast.« Stolz schwingt in der Stimme von Kurch-Piehl mit. »Wir betreiben hier aber keinen Leistungssport«, macht er deutlich. Es gehe darum, spielerisch Fahrkenntnisse zu erwerben. »Wer sein Fahrrad im Gelände beherrscht, der beherrscht es auch auf der Straße.«

Die benachbarte Peter-Joseph-Lenné-Oberschule hat das Projekt aufgegriffen, eine BMX-Radbahn von gut 100 Metern angelegt. Kurch-Piehl hat mit Enthusiasten 2013 einen BMX-Radsportverein im Ort gegründet. Doch er träumt schon weiter. Eine größere Bahn für den Verein wünscht er sich, nicht mehr aus Sand. 10.000 Quadratmeter Fläche brauche man sicher, wenn man den Breitensport professioneller aufziehen wolle. Die Gemeinde suche bereits nach dem passenden Areal.

Max Schmidt, Lilly Kobl und Dominic Raetzke (alle 6 Jahre alt): sausen mit Leidenschaft auf ihren BMX-Rädern über den Kita-Parcours.



Regelmäßige radzeit-Leser werden sich mit dem Kreuzworträtsel bestimmt nicht schwer tun. Wer uns das Lösungswort mit dem Betreff »USB-WERK« an kontakt@radzeit.de mailt, nimmt an der Verlosung teil.

Zu gewinnen gibt es 8x **das USB-WERK von Busch & Müller**. Das USB-WERK wird am Nabendynamo angeschlossen und macht die Energie z. B. für ein Mobiltelefon oder GPS-Gerät nutzbar. Ein Pufferakku sorgt für einen konstanten gleichmäßigen Ladestrom.

Weitere Infos unter: www.bumm.de

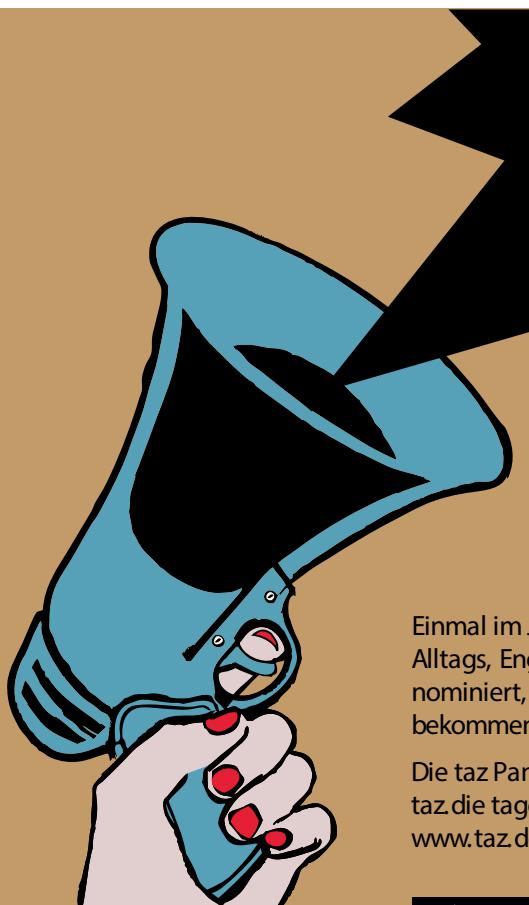
Fragen:

- | | |
|--|--|
| a. Neue fahrradfreundliche Verbindung zwischen Moabit und Mitte | g. Viele Mountainbiker träumen von einer Alpenüberquerung. Wer war da noch gleich mit den Elefanten rüber? |
| b. Nach der StVZO braucht ein Fahrrad u.a. Reflektoren, 2 Lampen und 2 unabhängige ... | h. Es gibt ihn aus Stahl, Aluminium, Holz, Bambus, Titan. Besonders leicht ist der ... |
| c. Ob Reitpferd oder Fahrrad – ohne geht's schlecht. | i. Davon haben Mountainbikes viel, Stadträder weniger. Wenn es abgefahren ist, sollte man den Mantel wechseln. |
| d. Nabe, Speichen, Felge, Schlauch, ... was fehlt noch? | |
| e. Fontanestadt in Brandenburg | |
| f. Eine Maßnahme zur Diebstahlprävention von Fahrrädern | |



Einsendeschluss: 30. September

ANZEIGE



 **taz.panterpreis 2015**

**STIMMEN
SIE AB!**

www.taz.de/panter

Einmal im Jahr sucht die taz Panter Stiftung die Helden des Wandels, den Helden des Alltags, Engagierte und Menschen mit neuen Ideen. Sechs KandidatInnen sind nominiert, nun haben Sie die Wahl: Stimmen Sie ab, wer 2015 den taz Panter Preis bekommen soll.

Die taz Panter LeserInnenwahl vom 8. August bis 6. September unter:
taz.de/panter | Panter Preis | Rudi-Dutschke-Str. 23 | 10969 Berlin
panter@taz.de

 **taz. die tageszeitung**

Der taz Panter Preis ist ein Projekt der taz Panter Stiftung und ist mit zweimal 5.000 Euro dotiert. Unterstützen Sie unsere Arbeit mit Ihrer Spende: taz Panter Stiftung | BIC GENODEM1GSL
 IBAN DE 974 306 096 711037 159 00 | GLS Bank Bochum | www.taz.de/stiftung



Globetrotter Ausrüstung

Schloßstr. 78-82, 12165 Berlin/Steglitz

U- & S-Bahnhof Rathaus Steglitz

Mo. bis Fr. 10 – 20 Uhr, Sa.: 09 – 20 Uhr

Telefon: 030 / 850 89 20

E-Mail: shop-berlin@globetrotter.de

Globetrotter

Träume leben.