

4/2015

radzeit

Das Fahrradmagazin für Berlin und Brandenburg



Neue Wege Ein Blick nach Kopenhagen

Baustelle Berlin

Von erfundenen Schildern und
kuriosen Umleitungen

Mobil machen

Fahrräder zusammen
mit Flüchtlingen reparieren

Moritzplatz

Neue Lösung für den
Kreisverkehr

365 x 24

Das richtige Rad zu jeder Zeit!

Für Leute, die oft mit dem Rad unterwegs sind, ist ein solides Trekkingrad mit bester Ausstattung, genau das Richtige – **das ganze Jahr, zu jeder Zeit bei Wind und Wetter.**



GUDEREIT "SX-90"
Trekkingrad 28"

Alu-Trekkingrahmen mit Alu-Gabel
Magura hydraul. Felgenbremsen, Shimano XT 30-Gang Schaltung, B&M Eyc T Sensor Plus 50 Lux TrelockLS623 Rücklicht, Shimano Nabendynamo

nur
1199.-

Bald 8x in Berlin und Brandenburg!

Potsdam

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

Biesdorf

Alt-Biesdorf 45
12683 Berlin-Biesdorf

Reinickendorf

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

Lichterfelde

Hildburghauser Str. 248a,
Tel. 030 / 76807707

Spandau

Päwesiner Weg 19
Tel. 030 / 35105596

Werder/Havel

Berliner Straße 6-8
Tel. 03327 / 436191

Rudow

Alt Rudow 73
Tel. 030 / 6635093

Pankow

Treskowstr. 5,
Tel. 030 / 74072379

www.das-radhaus.de

Das Radhaus Zweirad Vertriebs- und Service GmbH



30 % Radverkehrsanteil in Berlin – absolut realistisch!



Eva-Maria Scheel
Foto: David Heerde

Liebe Leserinnen und Leser,

dieses sagt nicht irgendein Spinner oder Utopist, sondern Mikael Colville-Andersen, die Kopenhagener Koryphäe in Sachen Radverkehr und Kenner der Berliner Verkehrslandschaft. Lesen Sie in dem Interview mit Herrn Colville-Andersen (S. 18), welche politischen Voraussetzungen seiner Meinung nach erforderlich sind, um dieses ehrgeizige Ziel zu erreichen.

Aber auch aus der Region erwartet Sie Aktuelles und Interessantes in dieser Herbst- und Winterausgabe, die acht Seiten mehr als bislang umfasst. Die wohl wichtigste Nachricht aus dem Verband: die Geschäftsstelle hat Zuwachs bekommen. Auf S. 4 stellt sich Nikolas Linck vor, neuer Chefredakteur der radzeit. Auf S. 12 erfahren Sie alles über die Umgestaltung des Moritzplatzes in Kreuzberg, bisher Unfallschwerpunkt für Radfahrende in Berlin. Ein Beispiel für kostengünstige Umbaumaßnahmen, die für mehr Sicherheit der Radfahrenden sorgen sollen. Sicherheit im Verkehr muss früh erlernt werden, dafür gibt es Jugendverkehrsschulen. Eine solche ist in Moabit von der Schließung bedroht, lesen Sie die ganze Geschichte auf S. 22. Erfahren Sie außerdem auf S. 14, wie in Kleinmachnow Flüchtlinge Fahrräder für andere Flüchtlinge reparieren und warum das so wichtig ist. Oder begleiten Sie unsere Redakteurinnen Katrin Starke und Claudia Lippert bei ihrer Fahrt auf einer Fahrrad-Draisine von Zossen nach Jänickendorf (S. 24).

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



Titelfoto: CITY OF COPENHAGEN

radzeit

DAS FAHRRADMAGAZIN FÜR BERLIN UND BRANDENBURG

Brunnenstraße 28, 10119 Berlin-Mitte
Tel. (030) 448 4724, 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 (V.i.S.d.P.), Nikolas Linck (NL – Chefredaktion), Philipp Poll (PP), Claudia Lippert (CL), Simikka Hansen (SH), Susanne Jäger (SJ), Norbert Kesten, Lea Hartung (ADFC Brandenburg), Katja John (Lektorat), 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: BELADEBEXXX

DRUCK

Möller Druck und Verlag GmbH, gedruckt auf 100% Altpapier

Druckauflage: 30 000 Exemplare (IVW-geprüft, Q3/2015)

ANZEIGENSCHLUSS

radzeit 1/2016: ET 01.03.2016, AS 05.02.2016/DU 11.02.2016



Nikolas Linck ist neuer Chefredakteur der Radzeit

Liebe Leserinnen und Leser,

ich möchte mich kurz vorstellen: Ich bin 28 Jahre alt, in Hamburg geboren und in Berlin heimisch geworden. Als studierter Medienwissenschaftler und begeisterter Radfahrer ging für mich ein kleiner Traum in Erfüllung, als ich vor drei Monaten ins Büro des ADFC Berlin einzog. Hier bin ich neben der radzeit auch verantwortlich für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit und Aktivenkoordination. Es sind spannende Zeiten für uns Radfahrende, vor allem in Berlin. Wir werden immer mehr auf den Straßen, das ist nicht zu übersehen. Wir sind die Lösung vieler Probleme, mit denen die wachsende Großstadt Berlin zu kämpfen hat: Luftverschmutzung, Lärm, Platzmangel. Wir alle steigern die Lebensqualität dieser Stadt, wenn wir morgens aufs Rad steigen anstatt ins Auto. Nicht nur uns und unserem Körper tun wir damit etwas Gutes, auch unseren Mitmenschen. Und trotzdem: Verkehrspolitisch spielen



Foto: ADFC Berlin

wir nach wie vor oft die zweite Geige. Innerhalb des Berliner S-Bahn-Rings wurden 2013 mehr Wege per Rad zurückgelegt als mit dem Auto (s.u.) – heute dürften es noch mehr sein. Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen und den Sinneswandel weiter zu fördern, muss der Senat mehr Geld und Personal bereitstellen. Noch verfügt Berlin über kein schlüssiges Radroutennetz, sind zu viele Radwege sanierungsbedürftig, verunglücken zu viele Radfahrende. Zu viele Menschen ver-

zichten deshalb noch aufs Radfahren, die Infrastruktur ist ihnen nicht schnell, sicher und komfortabel genug. Aber hier und da gibt es Lichtblicke. Auf dem Moritzplatz wurde den Autos ein wenig Platz genommen (S. 12). Der Unfallschwerpunkt ist nun sicherer geworden. Vielleicht ein Tropfen auf den heißen Stein, und doch wird manchmal der Beginn eines Wandels spürbar. Die radzeit sehe ich auch als Verbreiter dieses Wandels. Sie ist Sprachrohr der Berliner Radfahrenden und gleichzeitig ihre Informationsquelle. Nicht zuletzt soll sie Ihnen aber eine spannende und unterhaltsame Lektüre bieten. Ich freue mich, diese Aufgabe zu übernehmen und habe vor, die radzeit mit jeder Ausgabe noch ein wenig besser zu machen. Für Fragen und Anregungen erreichen Sie mich per E-Mail an kontakt@radzeit.de.

Herzliche Grüße,
Ihr Nikolas Linck

Der ADFC Berlin trauert um



Robert Pelz

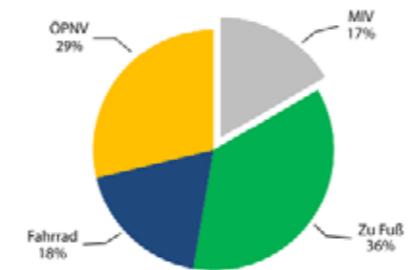
* 12.03.1967
† 21.09.2015

Eigentlich wollte Robert im November in der Geschäftsstelle über seine Radreise von Teheran nach Berlin berichten. Wir kennen ihn als Reiseradler, der in seinen Vorträgen das Publikum faszinierte. In den vergangenen Jahren entführte er seine Zuhörer nach Neuseeland, in die kanadische Wildnis und nach Osteuropa. Doch unerwartet verstarb er im September. Mit ihm verlieren wir einen welterfahrenen, freundlichen und zugewandten Menschen, der wusste, worauf es im Leben ankommt.

Rad überholt Auto

Berlin – Im Stadtkern Berlins werden mehr Wege mit dem Fahrrad als mit motorisierten Verkehrsmitteln zurückgelegt. Das ergibt eine neue Auswertung der Studie »Mobilität in Städten – SrV 2013« der TU Dresden, die im Sommer dieses Jahres vorgestellt wurde. Sie offenbart große Unterschiede im Verkehrsverhalten innerhalb und außerhalb des S-Bahn-Rings. Autos und anderer motorisierter Individualverkehr (MIV) nehmen in der inneren Stadt

Modal Split innerhalb des S-Bahn-Rings



Quelle: SenStadtUm basierend auf Auswertungen TUD (2013)

den kleinsten Teil im Modal Split ein. Der Modal Split beschreibt die Verkehrsmittelwahl für alle zurückgelegten Wege.



Ungebremst von Südwesten in die Stadt

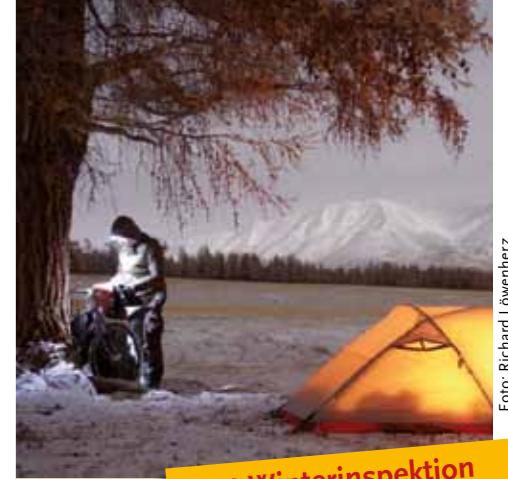
Berlin bekommt vielleicht seinen ersten Radschnellweg. Dafür könnte die Trasse der Potsdamer Stammbahn genutzt werden.

Der Entwurf des ADFC-Aktiven Tim Lehmann (vom Forschungs- und Beratungsunternehmen InnoZ) sieht eine 10 Kilometer lange Verbindung vom Bahnhof Lichterfelde-West durch Steglitz und Schöneberg zum Potsdamer Platz vor. Politiker aller Fraktionen und Vertreter der Deutschen Bahn signalisierten Zustimmung für eine Zwischennutzung der Trasse. Der Deutsche Bahnkundenverband (DBV) hat Bedenken, dass die Umwandlung der Trasse nicht wieder rückgängig gemacht werden könne. Er plädiert stattdessen für eine Wiederaufnahme des Schienenverkehrs auf der Strecke. Unklar ist bislang, wo und wie der Weg gemeinsam mit Fußgängern genutzt werden soll. Der jetzige Entwurf sieht für die Strecke nördlich des Bahnhofs Schöneberg einen Multifunktionsweg vor. Ein Radschnellweg dagegen muss laut Definition der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrsweisen (FGSV) vom Gehweg getrennt sein.

Unabhängig von der Art der Nutzung würde mit dem Weg vor allem für radelnde Pendler eine neuartige Verbindung entstehen.

Was sind Radschnellwege?

Radschnellwege verbinden wichtige Quell- und Zielbereiche über größere Entfernung innerhalb einer Kommune oder einer Stadt-Umland-Region. Durch ihre bauliche Gestaltung, Linienführung und Kreuzungsfreiheit ermöglichen sie sicheres Befahren mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 30 km/h. Radschnellwege sind mindestens 5 km lang und sollten als Zweirichtungsweg mindestens vier Meter breit sein. Vor allem Pedelecs können auf ihnen anders als im Stadtverkehr ihr volles Potenzial ausschöpfen. In Deutschland gibt es zahlreiche Ideen und Planungen für Radschnellwege. Der erste E-Radschnellweg wurde am 12. Oktober in Göttingen eröffnet.



Jetzt Winterinspektion anmelden: 030 39902118

Reiseveranstaltungen im Januar und Februar 2016

Freitag, 22.01.2016, 19.30 Uhr

Richard Löwenherz: Bikerafting in Sibirien – zwei Monate mit dem Rad und Schlauchboot vom Baikal über das Sajangebirge nach Tuwa und schließlich noch bis in den Altai durch eines der schönsten Wildnisgebiete zwischen Ural und Pazifik.

Freitag, 12.02.2016, 19.30 Uhr

Rolf Wietzer: Italiens Traumstraßen – der velophil.-Gründer hat auf verschiedenen Touren alle Regionen des Stiefels mit dem Rad bereist. Welche sind die schönsten Gegenden, wo kann man am besten Radfahren?

Anschließend: Workshop – Richtig packen
Tipps zur Tourenplanung: Karten oder GPS? Welche Übersetzung brauche ich? Was muss unbedingt mit?

Freitag, 19.02.2016, 19.30 Uhr

Martina Löbe: Frau alleine mit Rad in Neuseeland durch die landschaftlich reizvolle und abwechslungsreiche Südinsel. Zu traumhaften Bildern berichtet Martina über die Geschichte des Landes und zum Naturraum.

Wir bitten um Ihre Anmeldung:
team@velophil.de

Kostenbeitrag pro Abend: 5 Euro



Alt-Moabit 72
10555 Berlin
Geöffnet:
Mo - Fr 10-19 Uhr
Verkauf 030 399 02 116
Do 10-20 Uhr
Werkstatt 030 399 02 118
Sa 10-16 Uhr
team@velophil.de



**Joachim Ehrendreich
begutachtet mit
ADFC-Vorstand Bernd
Zanke (r.) eine für
Radfahrende kritische
Abbiegespur.**

Mit dem FahrRat auf Tour

Lichtenberg – Joachim Ehrendreich (63) kennt sich aus, wenn er durch die Radwege seines Bezirks frt. Zusammen mit ADFC-Aktiven und anderen Fachkundigen des FahrRats frt der Leiter des Straßen- und Grnflchenamts Lichtenberg einmal im Jahr Problemstellen ab, die zuvor durch das Gremium ermittelt wurden – natürlich mit dem Rad. Vor Ort werden gemeinsam Lösungen diskutiert. Als Radfahrer hat Ehrendreich einen anderen Blickwinkel als manch anderes Mitglied der Verwaltung und kennt Radwege nicht nur als Zeichnung auf dem Bebauungsplan. Er sieht die Verbesserung des Fuß-Arbeit. Keine einfache Aufgabe. »Das Geld zur Unterhaltung der Radwege reicht bei weitem nicht aus«, sagt Ehrendreich. Bevor über neue Radverkehrsanlagen nachgedacht werde, müsse vorerst die Instandsetzung der vielen baufälligen Radwege gesichert werden, so der Beamte. FahrRte setzen sich aus Vertretern der gewählten politischen Fraktionen, Vertretern von Verbänden und Verantwortlichen aus den Behörden zusammen. Neben dem gesamtstädtischen FahrRat wurde das Gremium inzwischen in vielen Bezirken eingerichtet, um radverkehrspolitische Maßnahmen zu diskutieren.

Teilnehmer-Rekord auf Kieztour

Marzahn-Hellersdorf – Mehr als 80 Interessierte Bürgerinnen und Bürger erkundeten am 30. August ihren Bezirk per Rad. Die jährlichen ADFC-Kiezturen werden von den lokalen Stadtteilgruppen organisiert. Zugezogene oder Alteingesessene können Sehenswertes oder Kurioses in ihrem Kiez entdecken. Nebenbei lernen Sie fahrradfreundliche Routen in ihrer Umgebung kennen.



Foto: Frank Demut

hfc. Helmuts Fahrrad Center



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



Neue Busspur auf der Sonnenallee markiert

Neukölln – Auf der Sonnenallee wurde die Busspur Richtung Hermannplatz streckenweise verlängert. Die Buslinie M41 verkehrt nun in der Hauptverkehrszeit zwischen Baum-schulenstraße und U-Bhf. Hallesches Tor im 4-Minuten-Takt, auf dem verbleibenden Abschnitt zum Hauptbahnhof alle acht Minuten. Die notorisch überfüllten und verspäteten Busse sollen durch diese Maßnahmen entlastet und beschleunigt werden. Die neue Busspur ist 4,50 m breit und soll Platz für Busse und Radfahrende gleichermaßen bieten. Die zweispurige Sonnenallee mit ihren drei Parkspuren bietet keinerlei Radverkehrsanlagen. Weitere Verbesserungen für den Radverkehr sind laut Bezirksstadtrat Thomas Blesing (SPD) jedoch nicht zu erwarten. Von den drei Neuköllner Hauptverkehrsachsen zwischen Hermannplatz und dem Süden des Bezirks soll nur die Karl-Marx-Straße beim derzeitigen Umbau mit Radspuren ausgestattet werden. Hermannstraße und Sonnenallee bleiben in ihrer Markierung dem motorisierten Verkehr vorbehalten. Die Grünen-Fraktion in Neukölln stellte kürzlich einen Antrag in

Großer Andrang auf ADFC-Herbst-Check

Mehr als 100 Berlinerinnen und Berliner brachten ihre Fahrräder zum letzten Herbst-Check dieses Jahres. Dort prüften Mechaniker kostenlos die Verkehrssicherheit der Räder und führten kleinere Reparaturen durch.



**Fit für die dunkle
Jahreszeit. Schlange
für kostenlose
Reparatur-Service**

Auch viele Besucher ohne Fahrrad kamen zu der Veranstaltung am Samstag, den 26.9.2105 in Berlin-Mitte. Sie füllten mit großem Interesse das ADFC-Verkehrssicherheits-Quiz aus und ließen sich außerdem zum sicheren Fahrradfahren in der Stadt beraten. Beim Quiz offenbarten sich immer die gleichen Wissenslücken, so der verantwortliche Verkehrssicherheitsexperte Jürgen Saidowsky: Radwege würden von vielen noch immer pauschal für benutzungspflichtig gehalten. Zudem wüssten nur Wenige, dass Autos beim Überholen mindestens 1,50 Meter Abstand einhalten müssen. »Viele haben Angst, sich den Platz zu nehmen, der ihnen zusteht. Sie fürchten sich vor dem Auto als stärkerem Verkehrsteilnehmer«, erklärt Saidowsky. Statt ängstlich solle man »nach außen selbstbewusst, aber innerlich defensiv« fahren, so die Empfehlung des ADFC-Experten, der sein Wissen auch in Fahrsicherheitskursen weitergibt. Die Kurse sind, wie die insgesamt acht Frühlings- und Herbst-Checks, Teil der Verkehrssicherheitsarbeit des ADFC Berlin. Diese wird von der Verkehrslenkung Berlin (VLB) gefördert. Zusätzlich zu den öffentlichen Veranstaltungen wurden die ADFC-Experten dieses Jahr bereits von 20 Firmen und Organisationen gebucht, um vor Ort Beratungen und Checks für die Belegschaft durchzuführen.

Radspurparken haben nichts zu befürchten

Im letzten Jahr haben BUND und ADFC mit der Aktion »Radspuren frei!« dazu aufgerufen, zugeparkte Radspuren zu melden. Die Reaktionen zeigten – die Not ist groß. Bei der Analyse der Ursachen stellte sich heraus: an den meisten Problemstellen stehen Lieferanten und Dienstleister auf der Radspur, weil die Parkspur ganztägig belegt ist. Eigentlich verbietet die StVO das Halten in zweiter Reihe. Konsequenterweise hätte man an den betroffenen Stellen Lieferzonen einrichten oder eine wirksame Parkraumbewirtschaftung einführen können. Aber 1978 entschied man sich für eine Lösung mit weniger politischer Sprengkraft. Seit-

her wird das Halten in zweiter Reihe toleriert, wenn die konkrete Lieferung wichtiger ist als der Verkehrsfluss, wenn zügig be- oder entladen wird und »in zumutbarer Entfernung« keine legale Parkmöglichkeit besteht. Eine mindestens drei Meter breite Fahrspur muss dabei neben dem Falschparker frei bleiben und der übrige Verkehr darf nicht gefährdet werden. Seither müssen Radfahrende regelmäßig Slalomfahren und sich vor jedem Falschparker neu in den Autoverkehr einfädeln. Aufgrund dieser Gefährdung fordert der ADFC mehr Lieferzonen und eine wirksame Parkraumbewirtschaftung.

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

An advertisement for vsf fahrradmanufaktur. It features a black mountain bike in the foreground. In the upper right corner, there is a yellow diamond-shaped sign with a black border containing the text "ab 649,95€". The background shows a city skyline silhouette.



bikeXhain: von der autozentrierten zur menschengerechten Stadt

Foto: Tim Lehmann

Die Stadtteilgruppen des ADFC sind die bezirklichen Vertretungen des Vereins. Durch ihre eigenständige Organisation sorgen sie für Meinungsvielfalt innerhalb des Landesverbands. Die Stadtteilgruppe Friedrichshain-Kreuzberg hat für ihren Bezirk das Leitbild »bikeXhain« erarbeitet. TIM LEHMANN, der sich als Stadtplaner seit langem mit urbaner Mobilität beschäftigt, stellt die Vision seiner Stadtteilgruppe vor.

Nirgendwo fahren mehr Berliner Rad als in Friedrichshain-Kreuzberg. Der Radverkehr an der Kreuzberger Zählstelle hat sich seit 2001 fast verdreifacht: An der Zossener Straße Ecke Blücherstraße wurden damals 3.300 Radler gezählt, heute sind es täglich 8.550, Tendenz weiter steigend. In vielen Straßen sind inzwischen mehr Fahrräder unterwegs als Autos. Trotzdem wirken die meisten Straßen wie riesige Parkplätze. Nicht einmal jeder Dritte im Kiez besitzt überhaupt eines der Autos, die hier im Durchschnitt nur 15 Minuten am Tag fahren. Die restliche Zeit bekommen sie wertvollen öffentlichen Raum, um sie abzustellen. Der finanziell klammreiche Bezirk stellt diese Flächen sogar gratis zur Verfügung. Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr müssen mühsam erkämpft

werden. Durch die landesweite ADFC-Kampagne »Fahrradstadt Berlin – jetzt!« kommt auch in unserem Bezirk mehr Bewegung in den Ausbau des Radroutennetzes. Die Umsetzung der Berliner Radverkehrsstrategie ist ein Schritt in die richtige Richtung. Trotzdem steht das Auto noch immer im Mittelpunkt der Verkehrsplanung. Es fehlt der Mut für echte Veränderung. Wir wollen dazu beitragen, eine neue Ära der Verkehrsplanung und Freiraumgestaltung einzuläuten. Das ist nicht einfach, wie wir aus vielen lokalen Projekten wissen. Weil Parkplätze auch in Friedrichshain-Kreuzberg noch immer als heilige Kühe betrachtet werden, fehlt der Platz für zeitgemäße Lösungen. Aber die Trends sprechen für uns: Junge, urbane Menschen definieren Freiheit und Mobilität heute anders als die Generation ihrer

Eltern. Ihr Statussymbol ist eher ein neues Smartphone als ein eigenes Auto. Im Zeitalter der Digitalisierung braucht es als Zugang zur Mobilität nur die richtigen Apps und vor allem guten WLAN- oder LTE-Empfang. In Vorrreiterstädten wie Kopenhagen und Amsterdam wurde die neue Ära bereits um die Jahrtausendwende eingeleitet, seit 2010 folgen zahlreiche Städte wie Paris, London, New York und viele südamerikanische Metropolen. Sie stecken enorme Summen in die Transformation zur menschengerechten, attraktiven Stadt. Dabei spielt das Fahrrad eine wesentliche Rolle. In immer mehr Städten ist das Chefsache, in Berlin leider noch nicht. Wie die menschengerechte Stadt aussiehen kann, haben wir in einem 10-Punkte-Programm beschrieben (siehe Kasten). Darin finden sich Punkte wie die Anglei-

10-PUNKTE-PROGRAMM DER STADTTEILGRUPPE FRIEDRICHSHAIN-KREUZBERG

1. Harmonisierung von Geschwindigkeiten: Nebenstraßen als Begegnungszone oder Fahrradstraße, flächendeckende Geschwindigkeitsbegrenzungen 30 km/h

2. Bezirksinternes Radwegenetz: an jeder Straße, auch an Wasserstraßen und in Parks sichere, attraktive und gut befahrbare Radfahrmöglichkeiten. Mehrspuriger Fahrradring entlang der Skalitzer und Warschauer Straße

3. Zubringernetz: separate Multifunktionswege für den Radschnellverkehr, um

kreuzungsfrei auch für Pedelecs attraktive Anbindungen an andere Bezirke zu schaffen

4. Ausreichend Fahrradabstellmöglichkeiten und Fahrradparkhäuser an Ostkreuz und Warschauer Straße

5. Mobilitäts-Hubs an belebten Orten mit gutem ÖPNV-Anschluss: Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel und Sharing-Angebote

6. Privatisierung des Parkens: Kostenpflichtiges privates Parken für Kfz im öffentlichen Raum. Gut erreichbare Quartiersgaragen auf

außerhalb liegenden Freiflächen

7. Urbanes Leben: Revitalisierung und Verkehrsberuhigung von urbanen Plätzen

8. City Logistik: Anlieferung und Versandhandel im innerstädtischen Raum mit platzsparenden Lasten-Pedelecs. Schwerlastverkehr ist in der Innenstadt nicht mehr erlaubt

9. Beschleunigter und benutzerfreundlicher ÖPNV

10. Sharing-Gebot: Car-, Bike- und Ride-Sharing-Angebote

Zukunftsziele der Stadtteilgruppe Friedrichshain-Kreuzberg



Ausgeleuchtet: Die Frage nach dem Licht

Die Tage werden kürzer und viele Radfahrende fragen sich: Welche Fahrradbeleuchtung ist die richtige? Die Auswahl ist groß und so wird die Entscheidung schnell zur Qual. VON SVEN SCHLEI UND JONAS MORGESTERN

Die Beleuchtung des Fahrrads wird durch den Fahrradkauf vorbestimmt: Trekking- und Tourenräder sind in der Regel mit einem Nabendynamo ausgestattet. Die Vorteile liegen auf der Hand: Das Licht ist immer dabei und benötigt keine fremde Energiequelle. Sind Dynamo und Lichtanlage erst einmal sachgemäß montiert, ist der Wartungsaufwand gering. Rennräder, Mountainbikes und andere sportliche Varianten kommen dagegen meist ohne Licht und sind daher nicht verkehrstauglich. Die Eigenmontage eines dynamobetriebenen Lichts ist nichts für Anfänger. Es empfiehlt sich der Kauf eines Batterielichts. Diese sind seit dem 5. Juli 2013 im Straßenverkehr offiziell zugelassen, müssen jedoch laut § 67 Abs. 1 der StVZO eine Nennspannung von 6 Volt leisten. Außerdem müssen sie das entsprechende Prüfzeichen aufweisen. Ein großer Vorteil des Batterielichts ist die einfache und schnelle Montage bzw. Demontage – wer Angst vor Vandalismus oder Diebstahl hat, steckt das Batterielicht einfach in die Tasche. Wichtiges Argument sportlicher Fahrer ist aber das Gewicht: Ein herkömmlicher Nabendynamo wiegt mindestens 400 Gramm, meistens mehr. Ein weiterer Vorteil ist das Standlicht beim Halten an Kreuzungen oder am Straßenrand. Moderne Dynamo-Lichter bieten diese Funktion oft nur am Rücklicht. Will ich mich mit meinem Batterielicht nicht nur sichtbar machen, sondern auch den Untergrund vor mir ausleuchten, sollte es eine Beleuchtungsstärke von mindestens 30 Lux aufweisen können. Will ich nur gesehen werden, kann die Lux-Zahl auch niedriger sein. Übrigens: Ein blinkendes Licht ist zwar auffälliger, lässt andere Verkehrsteilnehmer die Entfernung aber schwerer einschätzen und ist außerdem im Straßenverkehr nicht zugelassen. Es empfiehlt sich daher eine helle, stetige Beleuchtung.

Fazit: Batteriebetriebene Lichter bieten



Nur Armleuchter fahren ohne Licht.

Foto: P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität/AGFS NRW e.V.

Flexibilität und Gewichtsreduktion. Die Zuverlässigkeit und Unabhängigkeit eines Nabendynamos ist aber vor allem auf längeren Touren und Reisen ein unschätzbarer Vorteil. Ein robuster, heller Scheinwerfer sollte mindestens 25 Euro kosten. Es lohnt sich aber, ein wenig mehr zu investieren. Zu empfehlen sind LED-Lichter, mit einer Lux-Zahl von 30 machen Sie nichts falsch. Das Prüfzeichen sollte nicht fehlen.

ALLES LUX?

Hersteller geben die Beleuchtungsstärke ihrer Lampen meist in Lux an. Gemessen wird der Wert in 10 m Entfernung in der Mitte des Lichtkegels. Eine Leuchte, die das Licht stark bündelt, schneidet also mit höherer Lux-Zahl ab, als eine gleich helle Leuchte, die das Licht streut. Ein guter Fahrradscheinwerfer soll aber nicht nur in die Ferne leuchten, sondern auch das Nahfeld erhellen. Man sollte also seine Kaufentscheidung nicht nur von der Lux-Zahl abhängig machen. Qualität der Verarbeitung, Prüfzeichen und Fachverständnis des Herstellers sind ebenso wichtig.



Häufige Beispiele: (1) Der bestehende Radweg ist schon lange nicht mehr benutzungspflichtig. Jetzt wird er es wieder durch ein Schild, das ursprünglich nur den Radlern während der Baustelle die Mitbenutzung des übrigen Gehwegs erlauben sollte. Schuld ist eine Richtlinie aus dem Jahr 1995, die Regelformen für die Beschilderung von Baustellen vorgibt. Schuld sind aber auch die Verwaltungsmitarbeiter, die ihren Ermessensspielraum nicht ausschöpfen. Die richtige Lösung wäre hier ein »Gehweg + Radfahrer frei« gewesen. (2) Die Baufirmen sind sehr kreativ bei ihren Beschilderungen. Wenn keine passenden Schilder vorhanden sind, klebt man Schilder ab und kreiert damit neue, die es offiziell gar nicht gibt. Gerne wird auch »Radfahrer absteigen« auf dem Bürodrucker ausgedruckt und z.B. auf eine Warnbake gepappt. Diese Baustelle wandert derzeit etappenweise die Oranienburger Straße in Wittenau entlang. (3) Die Bismarckstraße ist Teil einer Fahrradhauptroute. Umsso unverständlich, dass Radfahrende an dieser kleinen Baustelle absteigen sollen. Der Gehweg ist breit genug für ein kurzes Stück Mitbenutzung und man hätte »Gehweg + Radfahrer frei« ausschildern können. Noch besser wäre gewesen, eine der vier (!) Richtungsfahrbahnen für den Radverkehr umzumarkieren. Fotos: Philipp Poll (1 + 3), Bernd Zanke (2)

Graustelle Baustelle

»Berlin ist nicht, Berlin wird immer nur.« Dieser Ausspruch von Ernst Bloch zeigt sich in diesem Jahr wieder einmal besonders zutreffend. Wo man auch hinschaut, Berlin ist eine riesige Baustelle. Und noch immer scheint der fließende Autoverkehr Vorrang vor der Verkehrssicherheit der Radfahrer zu haben.

Neben den Großprojekten US und Humboldtforum, die uns noch die nächsten Jahre Schwierigkeiten auf der Straße Unter den Linden und beim Queren derselben bereiten werden, mehren sich mittlere bis kleine Wohnungsbauvorhaben. Hierbei werden oft vermeintlich unwichtige Nebenstraßen zu Einbahnstraßen umgewidmet oder gar ganz abgeklemmt. Die Leitungsbetriebe sind derweil eifrig auf Gehwegen und Fahrbahnen zugange. Natürlich lassen sich Unannehmlichkeiten für Verkehrsteilnehmer an Baustellen nie vermeiden. Aber unsere Fallbeispiele zeigen, dass Radfahrer bei der Planung von Baustellen noch immer nicht gleichberechtigt berücksichtigt werden.

Kein Durchkommen südlich der Invalidenstraße

Für die jüngsten Baustellen auf der Invalidenstraße wurden meist fahrradfreundliche Lösungen gefunden. Doch monatelang gab es zwischen Hauptbahnhof und Friedrichstraße kaum legale Möglichkeiten für Radfahrer, die Invalidenstraße überhaupt zu

erreichen oder zu queren. Während der Errichtung zweier Bürogebäude hatten die Verkehrsbehörden die Einfahrt in das Alexanderufer für Fahrzeuge aller Art gesperrt. Zahlreiche Radfahrer, die dort den Berlin-Kopenhagen-Radweg nutzen, fuhren selbstredend am Verbotschild vorbei. Wo hätten sie auch sonst fahren sollen? Die Luisenstraße war schon damals wegen der Charité-Sanierung komplett gesperrt genauso wie das Friedrich-List-Ufer (wegen der S21-Baustelle). Die parallele Ella-Trebe-Straße westlich vom Hauptbahnhof ist zwar befahrbar, allerdings nur für Bahnfahrzeuge. Allen anderen ist die Durchfahrt verboten. Wer wirklich ortskundig war, konnte einen Geheimweg durch das Charité-Gelände nutzen. An eine Umleitungsschilderung für Radfahrer hatte keiner gedacht.

Dabei wäre die Situation auf dem Alexanderufer einfach zu entschärfen gewesen: Tempo-20 und ein »Radfahrer frei« hätte an dieser kurzen Engstelle gereicht. Für die geringe Zahl an Fußgängern hätte man es sogar geschafft, einen Weg mit Betonteilen abzugrenzen.

Gegenläufige Einbahnstraßen auf der Nebenroute Zillestraße

Überall in der Stadt werden inzwischen die letzten Kriegslücken geschlossen. So auch in der Charlottenburger Zillestraße. Hier sind zwei Stellen betroffen. Im westlichen Abschnitt wurde die nördliche Straßenseite eine Baustelle. Es blieben eine Parkspur und eine Fahrspur. Nun hätte man angesichts der Fahrradnebenroute (Platanenallee–Knobelsdorffstr.–Zillestr.) an dieser Stelle die südliche Parkspur aufheben und einen Zweirichtungsverkehr ermöglichen können. Hätte. Stattdessen entschied sich die Bezirkliche Straßenverkehrsbehörde für eine Einbahnstraße in Richtung Westen. Der Zufall wollte, dass ein Bauherr im nächsten Block ein Vorderhaus wieder aufbauen möchte. Ein kleiner Baustellenbereich verengt hier nun die Fahrbahn über eine Länge von nur rund acht Metern. Auch an dieser Stelle entschied sich die Behörde für eine Einbahnstraße. Diesmal allerdings in Richtung Osten, sodass die Zillestraße nun für Radfahrer in keiner Richtung mehr durchfahren werden kann. Die Schlüterstraße, eine wichtige Nord-Südverbindung für Radler, machte die Straßenbehörde schon im letzten Jahr wegen zwei Bauvorhaben komplett dicht. Durch einen anderthalb Meter breiten Fußgängertunnel schlängeln sich fortan Fußgänger und ... Radfahrer.

Umleitungen

Auch auf Hauptverkehrsstraßen wird sommers gerne gebaut. Ob U-Bahn-Bau, -Tunneldeckensanierungen oder Fahrbahninstandsetzungen: der fließende Autoverkehr darf nach Möglichkeit nicht behindert werden. Besonders nicht auf der Magistrale der Bismarckstraße, die mit ihren acht (!) Fahrspuren für den Autoverkehr völlig überdimensioniert ist. Während der Bauarbeiten sollten es selbst an Engstellen immer noch drei Fahrspuren sein. Um das zu erreichen, schickt man Radfahrer dann

Kreuzung trafen die Kraftfahrer daher erst zehn Meter nach dem eigentlichen Abbiegen auf die querenden Radfahrer, die für sie unerwartet hinter der Baustelle hervorgeschnitten kamen und wie immer vor Abbiegern Vorrang haben. Nach Intervention des ADFC wurden größere Schutzblinker aufgestellt, die den Kraftfahrern deutlich machen sollten, dass sie sich noch im Abbiegevorgang befinden. Trotzdem kam es hier zu beängstigen Situationen. Nicht wenige Radler waren hier versucht, bei Rot zu fahren, weil die Querstraße (im Gegensatz zu den hinter der Baustelle auftauchenden Abbiegern) in Gänze überblickt werden konnte.

Fazit

An den Baustellenanordnungen in Berlin sieht man, dass die Belange von Radfahrenden in den Köpfen vieler Verwaltungsmitarbeiter noch nicht verankert sind. Wichtige Radwegerouten sind in den Ämtern offenbar unbekannt oder deren Befahrbarkeit wird dem Erhalt von ein paar Parkplätzen untergeordnet.



Diese Beschilderung ist neu: Seit hier die Benutzungspflicht des Radwegs aufgehoben wurde, stellt man auch für die Baustelle keine blauen Schilder (z.B. »gemeinsamer Geh- und Radweg«) mehr auf. Stattdessen: »Verbot für den Radverkehr«. Während für den Autoverkehr drei Richtungsfahrbahnen mit Tempo-50 zur Verfügung stehen, müssen Radfahrer bei stark gedrosseltem Tempo einen Umweg über die Seitenstraße nehmen – und das auf einer Fahrradhauptroute, monatelang.



Wegen einer kleinen Baumaßnahme an dieser Kreuzung wurde die Nebenstraße in eine Einbahnstraße umgewandelt. Dabei ist die Situation übersichtlich. Man hätte hier auch »Radfahrer frei« ausschildern können.

gerne gemeinsam mit den Fußgängern 15 Meter in die abgeklemmte Seitenstraße hinein, den Bordstein hinunter und wieder hinauf und wieder 15 Meter zurück.

Nicht das erste Dilemma auf der Bismarckstraße: Im Vorjahr wurde die nördliche Straßenseite aufgerissen und der Kfz-Verkehr auf Höhe der Deutschen Oper über die südliche Hälfte der Bismarckstraße geführt – nicht so der Radverkehr. Den beließ man auf dem Radweg – die große Baustelle dazwischen. An der

Völlig veraltete Richtlinien werden von manchen Bezirksämtern wichtiger genommen als die aktuelle Rechtslage. An Hauptverkehrsstraßen werden noch immer anachronistische Umleitungen angelegt, die mit Lastenrädern und Kinderanhängern überhaupt nicht zu befahren sind. Bei der Beschilderung sieht es nicht besser aus. In vielen Fällen mag die Anordnung korrekt sein, aber die von den Baufirmen aufgestellten Schilder sind es selten. Viele Radfahrer scheren sich nicht darum, kommen aber bei einem Unfall in rechtliche Bedrägnis.

Der ADFC fordert deshalb dringend Abhilfe auf den genannten Gebieten. Die Verwaltungsmitarbeiter müssen entsprechend geschult werden und wissen, wo Routen des Radverkehrs verlaufen. Den Radfahrenden muss auf den Fahrradhaupt- und Nebenrouten die gleiche Priorität eingeräumt werden wie dem Kraftverkehr auf den Hauptstraßen. Die Verwaltung muss die tatsächliche Beschilderung der Baustellen kontrollieren und die ausführenden Firmen sanktionieren, wenn sie falsch beschildern.

Eine Spur sicherer

Der Moritzplatz sieht rot. Seit Jahren ist der ampellose Kreisverkehr Unfallschwerpunkt für Radfahrende. Nun soll eine neue Markierung für mehr Sicherheit sorgen.

Es sei schon weniger geworden, das Geschrei und die quietschenden Reifen, sagt Christoph Struhk in seinem Büro direkt am Moritzplatz. Täglich könnte er durch sein geöffnetes Fenster den Disputen zwischen Rad- und Autofahrenden zu hören, die sich in die Quere kommen. 7.300 Radfahrende passieren den wichtigen Verkehrsknotenpunkt durchschnittlich innerhalb von 12 Stunden, das sind mehr als 20 % des gesamten Verkehrsaufkommens. Bisher fuhren sie auf einem weiß markierten Schutzstreifen, der offensichtlich nicht viel Schutz bot: zwischen 2012 und 2014 wurden hier 157 Unfälle registriert, an der Hälfte waren Radfahrende beteiligt. Der Moritzplatz war deshalb in den letzten Jahren stets unter den Top Fünf der gefährlichsten Orte für Radfahrende in Berlin.

Eingreifen der Unfallkommission

Seit Mitte August sind nun zwei Radspuren markiert: Eine mit Pfeilrichtung nach links, die einen inneren Kreis bildet und eine mit Pfeilrichtung nach rechts, die aus dem Kreisverkehr herausführt. Zusätzlich sind die Spuren an den Ausfahrten rot gefärbt. Die Kosten von 25.000 Euro trägt nicht der Bezirk, sondern die Unfallkommission der Verkehrslenkung Berlin (VLB), die sich um Unfallschwerpunkte kümmert. Die zweispurige Markierung funktioniert. Die Radelnden kommen sich selten in die Quere, die meisten geben Handzeichen vor dem Spurwechsel.

Für den »**Ganz oben auf der Liste der Unfallbrennpunkte**« sorgten

Verkehr gibt es nur noch eine Spur, die aber an den Ausfahrten genug Platz für zwei Autos nebeneinander bietet. Das führt leider dazu, dass manche Autofahrende beim Warten an der Ausfahrt zur Hälfte auf der Radspur stehen, um Nachfolgenden Platz zu machen. In den vier einmündenden Straßen staut sich indessen der motorisierte Verkehr. Weniger Autos können zur gleichen Zeit den Platz passieren. Das behindert auch die Radfahrenden: Wer auf der südlichen Prinzenstraße nicht den Radweg nutzen will (der bei seinem schlechten Zustand diese Bezeichnung kaum verdient), kann entweder mit im Stau stehen, oder sich zwischen den Autoreihen durchschlängeln.

Die eigentlichen Verlierer am Moritzplatz sind jedoch die Fußgänger: Über die Oranienstraße führt östlich ein Zebrastreifen und westlich eine Ampel. Beim überqueren der Heinrich-Heine-Straße kann man zumindest auf einer Mittelinsel Schutz suchen. Das Queren der Prinzenstraße aber ist ein Abenteuer. Da kein Übergang ausgewiesen ist, können Fußgänger lange warten und sollten dann besser einen Sprint einlegen, um nicht in Konflikt mit Rad- und Autofahrenden zu geraten. An dieser Stelle ist eine Mittelinsel geplant, die aber nach Aussage des Be-



Der frisch bemalte Moritzplatz. Aus dem Mittelstreifen unten rechts soll 2016 eine Verkehrsinsel werden. Foto: Simikka Hansen

zirksamts allenfalls im Frühjahr 2016 gebaut wird.

Sicher um den Kreisverkehr – und dann?

Was langfristig für den Radverkehr in Oranienstraße und Prinzenstraße getan wird, bleibt unklar. Eine genaue Vorher-nachher-Analyse zur Sicherheit im Kreisverkehr wird die Unfallkommission nächstes Jahr erstellen. Schon jetzt ist klar, dass wir nun sicherer über den Moritzplatz radeln. Danach fahren wir aber auf drei von vier Straßen entweder unkomfortabel oder unsicher weiter. Hier sind der Bezirk und die VLB gefordert, sich weiterführende Lösungen zu überlegen. Wie so oft ist Platz für Radspuren da – wenn man auf ein paar Parkplätze verzichtet. ■ NL, SH

Der neue Moritzplatz kommt gut an



Ines Ebel fährt regelmäßig über den Moritzplatz
»Ich fühle mich sicherer durch den zusätzlichen Raum, den man jetzt mit dem Rad hat. Früher war es immer ein bisschen Stress, hier rein und raus zu fahren.«



radzeit 4/2015



Hami Mohammadi wohnt am Moritzplatz:
»Ich fahre viel Auto und war zuerst skeptisch. Aber ich muss sagen, es ist auch mit dem Auto ein Gewinn, weil jetzt jeder weiß, wie er sich verhalten muss.«



Angelika Drescher fährt mind. 1 Mal die Woche über den Moritzplatz:
»Die deutliche Markierung sorgt endlich für Klarheit: Links, rechts, ich weiß jetzt, wo ich mich einsortieren muss. Das ist angenehm.«

Ivan Palenik hat den Moritzplatz früher lieber gemieden:
»Vorher hatte ich manchmal Angst, jetzt ist jedem klar, wohin ich fahre. Da mache ich auch keine Handzeichen mehr.«

Mobilität für Flüchtlinge

In Kleinmachnow stehen verkehrstüchtige Fahrräder für Flüchtlinge kostenlos zur Verfügung. Die Idee: Eine erhöhte Alltagsmobilität für Geflüchtete, um kostengünstig zur Schule und zum Einkaufen zu gelangen. Außerdem soll der sprachliche und kulturelle Anschluss gefördert werden. Denn für die Reparaturen und Verkehrssicherheit der Räder sorgen ebenfalls Flüchtlinge. VON JULIA LÖVENICH



Hans-Werner Schönnagel und Ngimbus John Tonye. Foto: Julia Lövenich

Wohin das Auge auch blickt – überall stehen Fahrräder. »Schwer zu sagen wie viele das sind«, meint Hans-Werner Schönnagel. Ein paar Hundert vielleicht? Hier lehnen ein paar Damen- und Herrenräder, dort ein paar für Kinder. In der Werkstatt ist zurzeit kein Platz mehr für alle Fahrräder. Deswegen lagern sie nun im Flur und im Hof. Gezählt hat sie noch keiner, doch eines ist sicher: Die Hilfsbereitschaft der Nachbarschaft ist ungebrochen. »Wir haben erst vor kurzem viele Fahrrad-Spenden bekommen«, freut sich Neels Werringa, Fachgebietsleiter der Union Sozialer Einrichtungen (USE).

Mobilität ist ein wichtiger Aspekt im Rahmen der Willkommenskultur. Deswegen reparieren in Kleinmachnow Flüchtlinge Räder für andere Flüchtlinge. Das Projekt wurde vor vier Monaten von der USE und dem ADFC Kleinmachnow ins Leben gerufen. Peter Weis, stellvertretender Sprecher der ADFC-Orts-

nach einem neuen Geflüchteten zur Verfügung.

Oft haben Geflüchtete eine anstrengende Reise hinter sich. Zwei Jahre und sechs Monate dauerte beispielsweise die Flucht von Tonye aus Kamerun nach Deutschland. Er ist froh, dass er nun in hier ist. Der gelernte Elektriker fühlt sich endlich sicher und sehr wohl. Er schätzt die Freundlichkeit der Deutschen. »Ich freue mich über diese Tätigkeit«, sagt er. »Das ist viel besser, als herumzusitzen und nichts zu tun zu haben.« Seine Arbeit in der Werkstatt ist außerdem eine Möglichkeit, ein wenig dazuzuverdienen. Nach § 5 AsylbLG darf er 1,05 Euro pro Stunde zusätzlich zu anderen Leistungen verdienen. Apropos Integration: Ngimbus John Tonye lernt nicht nur Deutsch, Hans-Werner Schönnagel hat durch ihn auch seine Englischkenntnisse verbessert. Auch sonst verstehen sie sich gut: »Läuft super mit ihm«, meint Schönnagel anerkennend.

HELPEN SIE MIT

Annahme von Fahrradspende und Ausgabe von Fahrrädern (gegen Nachweis der Bedürftigkeit): Montag bis Freitag von 8:30 bis 13:30 Uhr. Union Sozialer Einrichtungen (USE), Am Fuchsbau 47, 14532 Kleinmachnow. Prüfung der aktuellen Verfügbarkeit unter 033203/8688022.

Der ADFC bittet um Spenden zur Unterstützung der Aktivitäten. Benötigt werden u.a. ein Zentriergerät, Montageständer und Werkzeug. Verwendungszweck: »Spende Fahrräder für Flüchtlinge« ADFC Landesverband Brandenburg e.V., IBAN: DE33 1009 0000 1800 4760 00, BIC: BEVODEBB <http://brandenburg.adfc.de/3086>

Ein Urteil im Sinne des Radverkehrs

Eine kleine Sensation in Brandenburg: Ein ADFC-Mitglied klagt gegen die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht – und bekommt Recht VON SVEN KREIN



Anzeige

Dieser gemeinsame Geh- und Radweg ist nach dem Urteil des VG Potsdam nicht mehr benutzungspflichtig – das Zeichen 240 muss abmontiert werden. Foto: Sven Krein

Als 2011 die Ortsdurchfahrt der Landesstraße 172 in Velten ausgebaut wurde, sollte erstmals auch an den Radverkehr gedacht werden. Die Hoffnungen der lokalen Radfahrer wurden allerdings enttäuscht: Es wurde nur eine schmale Fahrbahn ohne Radstreifen gebaut. Stattdessen wurden die Radfahrenden auf einen nur 1,50 m breiten gemeinsamen Fuß-

und Radweg verwiesen. Die Behörde rechnete einfach das beidseits neben den Platten befindliche Kleinpflaster von je einem halben Meter hinzu und begründete somit die Einhaltung der Mindestbreite von 2,50 m. Dieser kombinierte Weg besteht nur aus Steinplatten und vermittelt daher optisch den Eindruck, nur ein reiner Gehweg zu sein. Autofahrer und Autofahrerinnen können daher an Grundstückausfahrten schwer erkennen, dass Fußgänger und Radfahrer kreuzen. Das Verwaltungsgericht Potsdam entschied nun, dass diese Bauweise ungeeignet und eine Benutzungspflicht unangemessen und unverhältnismäßig ist. Leider hält das Gericht andere innerörtliche Landesstraßen in Brandenburg noch immer für zu gefährlich für Radfahrende. Dort bleibt die Benutzungspflicht zunächst bestehen. Über die Radwegebenutzungspflicht in Kleinmachnow wird das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg in einem noch laufenden Berufungsverfahren entscheiden.

Erweiterung des Mauerwegs am Jungfernsee

Am 24. Juli eröffnete die Stadt Potsdam ein neues Teilstück des Mauerwegs. VON FRANK SPADE UND ULF HILDEBRAND



EU-Parlamentarier Michael Cramer eröffnet mit Vertretern der Stadt die neue Uferpromenade am Jungfernsee in Potsdam. Foto: Ulf Hildebrand

Anderthalb Kilometer Potsdamer Naturidylle direkt am Ufer des Jungfernsees laden nun zum Wandern, Joggen und Radfahren ein. Teilweise gepflastert und mit Aussichtsplattformen versehen, soll hier in Zukunft auch eine Haltestelle des Wassertaxis eingerichtet werden. An günstigen Punkten werden zurzeit Sitzgelegenheiten eingerichtet, die zum Verweilen einladen. Der Weg wird an einigen Stellen durch Gabionenmauern vor dem Herabfallen der noch losen Böschung geschützt. Die neu eröffnete Uferpromenade ist Teil des Mauerweges und des gesamtstädtischen Uferwegekonzeptes. Auch ältere Teile des Weges sollen in Zukunft erneuert und mit einer Asphaltdecke versehen werden. 2,5 Millionen Euro hat sich Potsdam diese

Erweiterung kosten lassen. Sie wurde durchgeführt von der ProPotsdam GmbH-Tochtergesellschaft »Entwicklungsträger Bornstedter Feld«.

Zentralrad · Oranienstraße 20 · 10999 Berlin-Kreuzberg | www.zentralrad.de · info@zentralrad.de | Mo. - Fr.: 10 - 19 Uhr · Sa.: 10 - 16 Uhr



Kopenhagen Cykelsti. An der Øster Farimagsgade ist er mehr als 2,50 m breit. Dafür gibt es keine Parkspur. Die Radrouten und wichtige Ziele sind mit durchschnittlicher Fahrzeit ausgeschildert. Fotos: Philipp Poll

Neue Wege in Kopenhagen

Kopenhagen wird oft als gutes Beispiel genannt, wenn es um fahrradfreundliche, progressive Stadtentwicklung geht. Und tatsächlich legen in Kopenhagen außergewöhnlich viele Menschen ihre Wege auf dem Rad zurück. Aber woran liegt das eigentlich und kann man Kopenhagen mit Berlin vergleichen? Eine Vor-Ort-Analyse.

Wer in Kopenhagen aus dem schönen Hauptbahnhof tritt, merkt gleich, dass in dieser Stadt etwas anders ist. Natürlich gibt es auch hier Autoverkehr, aber es gibt deutlich mehr Radfahrende als anderswo. Mehr Lastenräder, mehr Eltern, die mit ihrem Nachwuchs durch die Großstadt radeln, mehr Anzugträger auf schicken Bikes, ... rund 30 % aller Wege werden mit dem Rad erledigt, doppelt so viele wie in Berlin.

Warum ist das so? »Kopenhagen hat eine gute Fahrradstrategie«, sagt Klaus Bondam. Der in Dänemark bekannte Schauspieler war selbst vor ein paar Jahren Bürgermeister von Kopenhagen und ist nun Geschäftsführer des Cyklistforbundet, dem dänischen ADFC. »Wichtig ist, dass die Politik hinter der Strategie steht, Zeitpläne aufstellt und die Maßnahmen mit Geld hinterlegt.«

Tatsächlich haben die Verkehrsplaner in den vergangenen Jahren die Stadt fahrradfreundlich umgebaut. Besonders auffällig sind die breiten Radverkehrsanlagen, Typus Cykelsti.



Der Kopenhagener Cykelsti

An fast allen Hauptverkehrsstraßen gibt es ihn und auch auf Nebenstraßen, wenn sie Teil wichtiger Fahrradrouten sind: den so genannten Cykelsti. Frei übersetzt heißt das nichts weiter als »Radweg«, aber er ist mit einem deutschen Radweg so wenig vergleichbar wie mit einem Radfahrstreifen. Die Besonderheit am Cykelsti ist, dass er asphaltiert ist wie die Kfz-Fahrbahn. In der Regel ist er von dieser mit einem Bord abgesetzt wie ein klassischer deutscher Radweg, aber im Gegensatz zum Radweg ist der Cykelsti auch zum danebenliegenden Gehweg mit einem Bord abgesetzt. Und er ist mit 2,50 bis 3,00 Meter deutlich breiter als sein Berliner Pendant, dessen aktuelle Regelbreite nur 1,60 Meter beträgt.

An jüngst umgebauten Staustellen ist der Cykelsti sogar 4,00 Meter breit.

Cykelslangen und andere Radfahrbrücken

Als alte Hafenstadt und Ringfestung ist die Dänische Hauptstadt geprägt von Kanälen und Hafenanlagen. Die durch Wasser getrennten Stadtteile sind an den zentralen Verkehrsachsen mit Brücken verbunden. Im Nebenstraßennetz gab es aber bis vor kurzem oft keine Querungsmöglichkeiten. Seit ein paar Jahren baut die Stadt Fahrradrouten im Nebenstraßennetz aus und errichtet auch gegen Widerstände der Bootsbesitzer Fußgänger- und Radfahrbrücken. Aber nicht irgendwelche – architektonisch anspruchsvoll mit schickem Design. Die Berühmteste darunter ist die 2014 eröffnete Cykelslangen, weshalb sie auch unser Titelblatt zierte. Der Erfolg der »Fahrradschlange«: rund 14.000 Radler nutzen die neue Verbindung täglich.

Prioritätensetzung pro Rad

»Die Förderung des Radverkehrs ist immer eine Frage der Prioritäten«, sagt Bondam. Und die werden in Kopenhagen pro Fahrrad gesetzt. Wenn eine Fahrradhauptroute durch eine schmale Straße führt, wird nicht etwa auf Radverkehrsanlagen verzichtet. Die Straße Bremerholm wurde beispielsweise für Kraftfahrer zur Einbahnstraße, um auf beiden Seiten Radverkehrsanlagen und eine Ladezone zu ermöglichen. Anderorts schafft man Platz durch das Aufheben von Parkspuren. Das hat noch mehr Vorteile: Mehr Verkehrssicherheit durch bessere Sichtbeziehungen und weniger Autotüren, die sich unerwartet öffnen.

Stadtmarketing

Aber Kopenhagen belässt es nicht allein bei fahrradfreundlicher Infrastruktur. Mit ansprechenden Kommunikationskampagnen und Infomaterial werden die Einwohner vom Radfahren überzeugt. Jährlich wird eine Umfrage unter den Radfahrenden gemacht: Wie zufrieden bist Du? Was können wir besser machen, damit Du Dich sicherer fühlst?

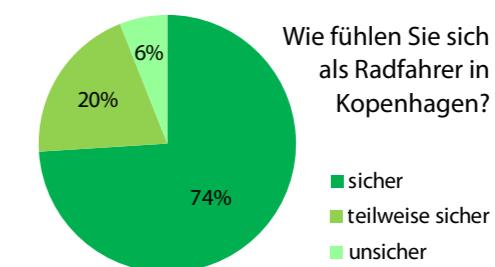
Und Berlin?

Ausreden gegen eine Veränderung der Prioritäten gibt es viele. Berlin sei fast fünfmal so groß und deshalb mit Kopenhagen nicht vergleichbar, lautet eine davon. Das ist nicht ganz von der Hand zu weisen. Dafür ist Berlin im Gegensatz zu Kopenhagen polyzentrisch aufgebaut, der Verkehr verteilt sich gleichmäßig, das Schnellbahnnetz ist dichter, die Straßen viel breiter. Eine Parkspur aufzugeben, um Radspuren zu verbreitern, das geht auch in Berlin. Eine Einbahnstraße auszuweisen, um eine Lücke im Rad routennetz zu schließen – ebenfalls. Und auch für Fahrradbrücken gibt es Bedarf an Spree, Havel und Kanälen. ■ PP

Umfrage »Copenhagen – City of Cyclists – Bicycle Account 2014« <http://bit.ly/1L8sYT>



Bremerholm – eine von vielen Einbahnstraße, die von Radfahrenden ohnehin in beide Richtungen genutzt wurden. Die Stadt reagierte mit zusätzlicher Radspur und markierter Lieferzone



Quelle: The City of Copenhagen, Bicycle-Account 2014



Am Rathausplatz biegen viele Radler Richtung Hauptbahnhof ab. Hier verbreitert sich der Cykelsti auf fast 4 m, damit es Platz für eine separate Abbiegespur gibt.



Cykelroute 51 ist ein Radschnellweg, der auf einer alten Bahntrasse am Rand der Innenstadt verläuft. Hier im Quartier Nørrebro überquert sie einen Stadtplatz.

»Ein Rad routennetz ist keine Quantenphysik«

Um Mikael Colville-Andersen (47) kommt man heute nicht mehr herum, wenn es um Radverkehr geht. Alles begann 2006 mit seinem Foto-Blog *Cycle Chic*, wenig später schuf er die Seite *Copenhagenize.com*. 2009 gründete er die Agentur Copenhagenize Design, die u.a. Städte und Regierungen zur Förderung des Fahrrades als Transportmittel berät.

radzeit: Heutzutage fördern viele Städte auf der ganzen Welt das Radfahren. Warum?

Colville-Andersen: Ich glaube es gibt zwei Gründe: Erstens wollen sich die Städte damit schmücken, zweitens bietet es eine Lösung für ihre Krankheiten wie Staus und Luftverschmutzung. Es war Zeit für eine Renaissance. 2006 redeten nur sehr wenige Städte über das Fahrrad als Verkehrsmittel. Jetzt kann man darauf wetten, dass viele schon einen Schritt weiter sind.

Würdest du Berlin als fahrradfreundliche Stadt bezeichnen?

Colville-Andersen: Berlin liegt in diesem Jahr auf Platz 12 des Copenhagenize Index [1]: Also, ich würde sagen – ja.

Wenn es ums Radfahren geht, welche Unterschiede und Gemeinsamkeiten siehst du zwischen Kopenhagen und Berlin?

Colville-Andersen: Die Deutschen hatten mal eine tolle Fahrradplanung, damals in den



Mikael Colville-Andersen
Foto: Erika Huffman

1930ern, aber sie haben wohl ein kurzes Gedächtnis. In Kopenhagen gibt es ein schlauenes Netz von Best-Practice-Infrastruktur. Die ist selbsterklärend, sicher und vor allem sorgt sie dafür, dass die Menschen sich auch sicher fühlen. Berlin ist ein großer Jahrmarkt der Fahrrad-Infrastruktur. Alle möglichen eigenartigen Entwürfe, die oft nicht viel Sinn machen. In Kopenhagen wird das Fahrrad als Verkehrsmittel ernst genommen. In Berlin wird das Fahrrad in eine autozentrierte Stadtlandschaft hineingequetscht. Oft fast widerwillig.

Wie bekommt eine Stadt die Menschen aufs Fahrrad?

Colville-Andersen: Ein schlüssiges, einheitlich gestaltetes Routennetz ermuntert die Menschen, Rad zu fahren. Ein Rad routennetz sollte sein wie das des ÖPNV. Es wäre doch verrückt, wenn ich ein paar Stationen mit der U-Bahn fahre und dann 500 Meter bis zur nächsten Station gehen müsste, um einen anderen Zug zu bekommen, der mich auf

einem Umweg zu einer Station bringt, wo ich nochmal zu einer anderen Station gehen müsste usw. Niemand hätte Lust, so einen Weg zu nehmen. Das gleiche gilt für ein Rad routennetz, so einfach ist das. Das ist keine Quantenphysik.

Wie sind deine persönlichen Fahrraderlebnisse in Berlin?

Colville-Andersen: Mal so mal so. Deutsche Autofahrer haben, genau wie skandinavische, eine strenge Fahrprüfung, das heißt sie fahren ein bisschen besser als – sagen wir – die Amerikaner. Das stärkt mein Sicherheitsgefühl. Aber Radfahren in Berlin erinnert noch immer an ein Videospiel. Welche spannenden Hürden und Herausforderungen lauern hinter der nächsten Ecke? Ein bisschen wie Super Mario. Ganz lustig zwar, aber eigentlich sollte man kein Videospiel spielen müssen, wenn man mit dem Rad durch die Stadt will.

Inwiefern unterscheiden sich die beiden Städte politisch, wenn es um die Fahrrad-Förderung geht?

Colville-Andersen: Unsere Politiker wissen, dass Fahrräder ein wichtiger Teil der urbanen Mobilität sind. Auch der politisch rechte Flügel würde so gut wie nie gegen neue Fahrradinfrastruktur stimmen. Sie wissen, dass sie kosteneffizient ist. Die Zahlen, die in den letzten 20 Jahren erhoben wurden, sind unmöglich zu ignorieren. In Berlin ist es manchmal, als ob die Politiker das Fahrrad als Ärgernis ansehen, auch wenn die Berliner ihnen das Gegen teil zeigen.

Wie wahrscheinlich ist es, dass Berlin einmal genauso viele Radfahrer hat wie Kopenhagen?

Colville-Andersen: Absolut realistisch! Ein Ziel von 30 % ist innerhalb kurzer Zeit erreichbar. ■ SH

[1] www.copenhagenize.eu/index

SCHONT NERVEN

RÜCKSICHT im Straßenverkehr

JETZT AUCH IN BERLIN!

berlin-nimmt-rücksicht.de

MEDIENPARTNER: BERLINER KURIER | Berliner Zeitung | JAM FM | Wall | SENSATURMAGAZIN für Städteentwicklung und Umwelt | be in Berlin | DriveNow | UKB Unfallkasse Berlin

PROJEKTPARTNER: Unterstützt von: ADAC | ADFC | BVG | direkt.RAD | DriveNow | UKB Unfallkasse Berlin

Rechtsab bei Rot

Dürfen Radfahrende bei Rot rechts abbiegen? Natürlich nicht. Oder womöglich bald doch? In Holland ist es Radfahrenden bei besonderer Beschilderung schon seit 1990 erlaubt. In Belgien und Frankreich wurden 2012 nach umfangreichen Untersuchungen entsprechende Schilder eingeführt und in der Schweiz wurde gerade eine Pilotphase in Basel mit positiven Ergebnissen fortgesetzt. Der ADFC arbeitet derzeit an einer Position. Wie sieht die Lage in Deutschland aus?

Die Forderung ist nicht neu, aber vielleicht eine Erkenntnis: Wenn Radfahrern das Abbiegen an ausgewählten, ungefährlichen Kreuzungen erlaubt wird, steigert das die Regelakzeptanz an übrigen Kreuzungen. Als Radler weiß man, an diesen kann es wirklich gefährlich werden. Das erhöht die Verkehrssicherheit. Was für die einen eine Kapitulation der Verkehrsregeln bedeutet, ist für die anderen eine logische Amnestie. Denn folgenlose Rotlichtverstöße sind alltägliche Praxis im Berliner Verkehr.

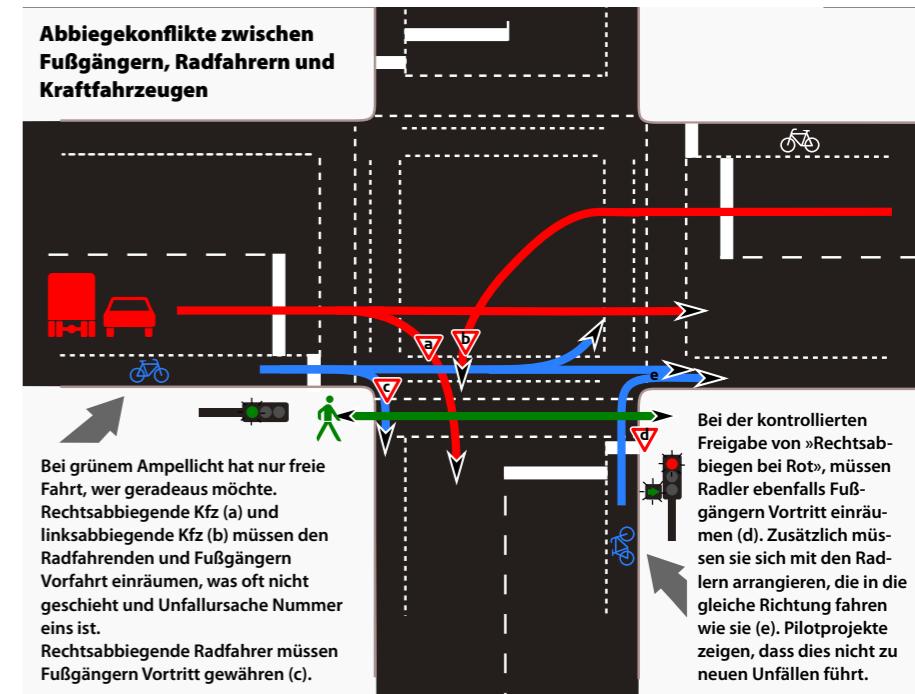
Ein Grund dafür ist, dass Ampeln wegen des Autoverkehrs erfunden wurden. Sie sollen ihn beschleunigen und die Massen an Pkw abwickeln. Wenn Radfahrer rechts abbiegen, stehen sie nur im Konflikt mit Fußgängern und gegebenenfalls anderen Radfahrern – völlig gleich, ob sie bei Grün oder bei Rot fahren (siehe Abbildung).

Pilotprojekte

Frankreich startete vor fünf Jahren ein Pilotprojekt zur Freigabe des Rechtsabbiegens in Bordeaux, Nantes und Straßburg. Das Verfahren führte nachweislich nicht zu mehr Unfällen. Aufgrund der positiven Ergebnisse wurde im Januar 2012 schließlich die Regelung »Tourne à droite cycliste« mit neuen Schildern in die französische Straßenverkehrsordnung aufgenommen.

Die Rechtslage erlaubt nun sogar das Ausschildern von Geradeausfahren bei Rot. Das entsprechende Schild wird künftig vor allem auf der kreuzungsfreien Seite von T-Kreuzungen Anwendung finden, wo Radfahrer nur Fußgängerfurten queren. Die Pariser Radverkehrsstrategie (»Plan Vélo«) sieht vor, dass die neue Regelung im gesamten Nabenstraßennetz zum Standard werden soll.

Ein weiteres Pilotprojekt zum Rechtsabbiegen läuft seit Juni 2013 in Basel. Wegen des großen Erfolgs hat das schweizerische Bundesamt für Straßen kürzlich der Stadt grünes Licht für eine Fortführung und Ausdehnung des Projekts erteilt. Bis Dezember 2016 werden nun acht zusätzliche Kreuzungen getestet. Gleich-



zeitig hat das Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt beim Bund beantragt, die neue Regelung ins Schweizerische Straßenverkehrsgegesetz aufzunehmen.

Die Lage in Deutschland

Inspiriert vom Schweizer Pilotprojekt hat die SPD im Münchener Stadtrat Ende April beantragt, die Stadt solle sich über den Deutschen Städtetag und das Bundesverkehrsministerium dafür einsetzen, dass entsprechend dem Pilotprojekt in Basel der Grünpfeil für Radfahrer eingeführt wird. Und in Berlin stellten im Juli die Grü-

nen in der BVV von Charlottenburg-Wilmersdorf einen ähnlichen Antrag, der daraufhin in den Verkehrsausschuss überwiesen wurde: Das Bezirksamt solle sich beim Senat für die Schaffung einer entsprechenden Möglichkeit für Radfahrende einsetzen, »analog dem grünen Pfeil«. Für ein Pilotprojekt müsste wie in der Schweiz das Bundesverkehrsministerium eine Ausnahmegenehmigung erteilen. In den vergangenen Jahren verweigerte die CSU geführte Hausleitung allerdings bereits die Projekte zur Berliner Begegnungszone. Experten erwarten deshalb in naher Zukunft keine Bewegung in der Sache. ■ PP

Fahrrad.Frank

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

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

285 99 750 Öffnungszeiten (Winter):
285 99 751 Mo-Fr 09-19⁰⁰
fahrrad.frank@vsf-mail.de Sa 09-17⁰⁰



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: SCHNELLREPARIERUNGEN,
VERMIETUNG (incl. Wochenende), V.A.M.,
Goethestraße 79, 10623 Berlin-Charlottenburg
Di., Do., Fr.: 16⁰⁰-19⁰⁰ Uhr, Mi.: 11⁰⁰-13⁰⁰ Uhr
... & nach Vereinbarung
Phon/Fax: (030) 31 80 60-10/20
christoph.beck@falttrad-direktor.de/www.falttrad-direktor.de

Motivation, Ziel und neue Ideen

Boris Schäfer-Bung (48) ist seit 2012 stellvertretender Landesvorsitzender des ADFC Berlin. Neben seinem Beruf als wissenschaftlicher Mitarbeiter in einer oberen Bundesbehörde ist er seit acht Jahren ehrenamtlich im Vorstand tätig. Im Interview erzählt er über die Arbeit des Vorstands und die Entwicklung des Verbands.



Der Vorstand des ADFC Berlin (v. l. n. r.): Bernd Zanke, Claudia Pirsch, Frank Maserat, Eva-Maria Scheel, Andreas Lindner, Norbert Kesten, Boris Schäfer-Bung
Foto: ADFC Berlin

radzeit: Was genau machst du im Vorstand?

Schäfer-Bung: Ich bin für die verbandsinterne Verzahnung von Bundes-, Landes- und Bezirksebene zuständig, also für die Verbindung zu den Stadtteilgruppen, und ich koordiniere die Berliner Delegierten der Bundeshauptversammlung. Fachlich bin ich verantwortlich für die Beurteilung landesweiter Verkehrspunkte - kurz Verkehrsplanung. Für Stern- und Kreisfahrt bin ich das zuständige Vorstandsmitglied, aber auch für Themen wie Rechtsberatung bin ich der Ansprechpartner im Vorstand.

Was ist die Funktion des Vorstands im ADFC Berlin?

Schäfer-Bung: Da schauen wir mal in die Satzung. Dort steht sinngemäß, dass der Vorstand die laufenden Geschäfte führt und die Beschlüsse der Mitgliederversammlung und des Bezirksrats umsetzt bzw. umsetzen lässt. Der Vorstand entscheidet also über die wichtigen Fragen zwischen den jährlichen Mitgliederversammlungen.

Wie genau sieht die Arbeit eines Vorstandsmitglieds aus?

Schäfer-Bung: Das ist so ähnlich wie bei einer Regierung: Die Aufgaben werden auf die Personen aufgeteilt. Abhängig

vom zugeteilten Ressort gestaltet sich die Arbeit. Der eine ist zum Beispiel für Radtouren verantwortlich und geht ganz anderen Tätigkeiten nach als der Politikverantwortliche.

Ist das überhaupt mit einem Beruf und dem Alltag zu vereinbaren?

Schäfer-Bung: Ja, das ist vereinbar. Der Großteil der ehrenamtlichen Vorstandsmitglieder ist berufstätig. Es funktioniert deshalb, weil der ADFC Berlin hauptamtliche Mitarbeiter eingestellt hat. Es erfordert allerdings Absprachen über die Zusammenarbeit.

Wie arbeitet ihr als Vorstand zusammen?

Schäfer-Bung: Der Vorstand beschließt in monatlichen Vorstandssitzungen. Er tauscht sich hauptsächlich über E-Mail aus und benutzt eine eigene Cloud zur Dokumentenverwaltung.

Muss ich eine bestimmte Ausbildung haben, um Vorstandsmitglied zu werden?

Schäfer-Bung: Gegenfrage: Was ist die passende berufliche Ausbildung für ein Vorstandsmitglied? Hier gilt das, was für den Beruf auch gilt. Wichtig sind Motivation und Ziel. Wie der Vorstand fungtiert, kann man sich auf den öffentlichen Vorstandssitzungen ansehen. In einer

neuen Funktion lernt man zu Beginn am meisten, einfach weil man diese Funktion jetzt ausfüllen darf. Außerdem kann man sich verbandsintern fortführen. Der Bundesverband bietet Fortbildungen an, für die immer Teilnehmer gesucht werden. Ein Mentoringprogramm ist auch keine schlechte Idee. Wichtig sind ein produktiver Arbeitsstil, Entscheidungsfreude, kritisches Hinterfragen der ankommenden Anfragen und eine konstruktive Zusammenarbeit. Der Vorstand hat keine Zeit, sich mit sich selbst zu beschäftigen.

Stichwort Motivation: was hat dich motiviert, für den Vorstand zu kandidieren?

Schäfer-Bung: Meine Motivation war, eine berlinweite Präsenz des ADFC in den Bezirken zu erreichen. Das ist übrigens eine satzungsgemäße Aufgabe des Bezirksrats. Er hatte damals nicht existiert.

Was hat sich noch verändert in den letzten Jahren?

Schäfer-Bung: In den letzten Jahren haben wir hauptamtliche Mitarbeiter eingestellt. Wir haben so ein Entwicklungsziel des gesamten Verbands verwirklicht. Wir haben dadurch unsere Schlagkraft erhöht und können mehr Einfluss auf politische Entscheidungen nehmen, um den Rad-

verkehr zu fördern. Die vor sieben Jahren wiedererweckten Stadtteilgruppen haben sich langfristig etabliert. Sie sind wichtig, um unsere Ziele an die Bezirksebene zu adressieren. Wir haben von der Verkehrslenkung Berlin geförderte Verkehrssicherheitsprojekte wie Frühlings- und Herbst-Check etabliert und damit zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beigetragen. Übrigens haben wir damit ein gutes Argument an der Hand in der immer wieder hochkochenden Diskussion um „Rüpeladler“.

Wohin soll sich der ADFC Berlin in Zukunft entwickeln?

Schäfer-Bung: Zum einen müssen wir die neuen Medien nutzen – mit der gebotenen Skepsis. Dafür sollten die »digital natives« im Verein zuständig sein. Da sind wir auch bei einem weiteren wichtigen Punkt: der Überalterung des ADFC im allgemeinen und besonders die der Funktionäre. Wir brauchen jüngere Leute mit neuen Ideen im Vorstand! ■ NL

Aktiv werden!

Der ADFC Berlin lebt vom ehrenamtlichen Engagement seiner Mitglieder. Du kannst Dich bei uns in vielen Gruppen und Projekten einbringen, egal ob Du gern an Fahrrädern schraubst, gerne Fotos machst oder lieber über Verkehrspolitik diskutierst. Für mehr Infos schreib eine Email an nikolas.linck@adfc-berlin.de

Kinder-/Jugendcamp 2016

**01.-07. August 2016
in der JH Prebelow/Rheinsberg**



Information und Voranmeldung: norbert.kestens@adfc-berlin.de

Wir suchen Verstärkung

Du möchtest Dich für die Interessen der Radfahrenden in Berlin einsetzen und die Arbeit des ADFC Berlin persönlich unterstützen und mitgestalten? Dann braucht der Verein Dich für die spannende Aufgabe als Vorstandsmitglied. Im Vorstand entscheidest Du über wichtige Fragen des Vereins und kannst Fahrradthemen in Berlin mitgestalten. Der Vorstand wird am 19.03.2016 für zwei Jahre gewählt. Falls Du Interesse hast, schau bei einer der öffentlichen Vorstandssitzungen vorbei.

Für mehr Infos schreib eine E-Mail an Boris Schäfer-Bung (boris.schaefer-bung@adfc-berlin.de)

STADTTEILGRUPPEN BERLIN

In den ADFC-Stadtteilgruppen treffen sich Aktive, um den Radverkehr in ihrem Bezirk zu verbessern. Du willst Dich auch einsetzen? Komm zu einem Treffen Deiner Stadtteilgruppe.

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

City-West Charlottenburg-Wilmersdorf

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

Friedrichshain-Kreuzberg

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

Lichtenberg

4. Do im Monat, 19 Uhr, UmweltKontaktstelle, Liebenwalder Str. 12, 10355 Berlin. **Roy Sandmann**, roysandmann@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

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. Schöneiche, **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

Völlig losgelöst von der Erde



Vincent (21) aus Rostock ist begeistert von den Dirts im Mellowpark. Die 360-Grad-Drehung im Sprung hat er sich selbst beigebracht. »Eine Weile« habe das schon gedauert, »aber wenn du das schaffen willst, dann hilft nur üben, üben, üben.« Foto: Katrin Starke

BMX-Fahren hat in Berlin eine Adresse: den Mellowpark an der Wuhlheide. Für alle, die mit ihrem Rad nicht nur mal durch die Halfpipe auf ihrem Schulhof fahren wollen, ist das 66.000 Quadratmeter große Areal in Oberschöneweide ein Muss.

von KATRIN STARKE UND CLAUDIA LIPPERT

Sebastian hat die Kamera mit dem Teleobjektiv im Anschlag. »Bin bereit«, ruft der 22-Jährige seinem Kumpel Alessandro (24) zu. Der atmet noch einmal tief durch und schon rast er auf seinem Dirt-Bike den ersten Lehmhügel runter, den nächsten wieder rauf. Auf dem Scheitelpunkt zieht er das Gefährt hoch, steht für gefühlte Sekunden in der Luft, bevor die Räder wieder auf dem festgeklopften Lehm aufsetzen. Klick, klick, klick. Sebastian hat seine Kamera auf Serienbild eingestellt. Schon kommt Vincent (21) über den Parcours geheizt, für den die beiden Jungs aus Kiel auf ihrer Tour nach Berlin extra noch den Umweg über Rostock

»Hier auf den Dirts kriegste 'nen richtig guten Flow.« Alessandro (24)

in Kauf genommen haben. Für die BMX-Enthusiasten aus Norddeutschland ist der Mellowpark mit seinen »Dirts« die allererste Adresse. »Die Infrastruktur hier ist echt gut«, schwärmt Vincent. Zwar gebe es in Rostock inzwischen auch einen Parcours, BMX-Fans hätten dafür eigens ein Grundstück gemietet, aber der Mellowpark sei »eine ganz andere Hausnummer«. Vincent schaut aufs Display von Sebastians Kamera. Mit dem »Three Sixty« ist er noch nicht zufrieden. Was das ist? »Die 360-Grad-Drehung im Sprung«, erklärt er. Beigebracht hat er die sich selbst. »Ich kenne keine Grenzen. Wenn ich mir vornehme, etwas zu schaffen, probiere ich das, bis ich's hinkriege«, sagt der 21-Jährige.



neuen Standort, dem lange ungenutzten Areal des einstigen Paul-Zobel-Stadions direkt am Ufer der Spree und mit herrlichem Blick auf die Köpenicker Altstadt, alles neu auf. Neue Dirts, aber auch Basketballcourts. Sie richteten eine Skatehalle ein und

»Wickes Woodie« – den Court, auf dem schon die Jüngsten mit dem Roller fürs spätere BMX-Fahren üben. Sie stampften »Rudis Reste Rampe« aus dem Boden. Das Halfpipe-Ensemble, das Marcel (30) seit zwei Jahren immer wieder magisch anzieht. Ursprünglich kam er, seit er aus dem brandenburgischen Elbe-Elster-Kreis nach Berlin gezogen war, zum Skaten her, dann packte ihn das BMX-Fieber. »Klar kriegste das besser hin, wenn du früher anfängst«, sagt er. Doch BMXer untereinander, die würden sich helfen. »Da kann man sich schon ganz gut steigern«, sagt er, während er sich mit dem Handrücken den Schweiß von der Stirn wischt. »Aber der Weg ist das Ziel.«



WIE DER MELLOWPARK ERREICHBAR IST:

Mit der S-Bahn (Linie S3) bis Bahnhof Köpenick, mit der Tram 63 bis Alte Försterei.

Die Öffnungszeiten:

Mo - Fr, 14 bis 20 Uhr, Sa & So 12 bis 20 Uhr.

In den Ferien: Montag bis Sonntag 12 bis 20 Uhr.

Das Tagesticket kostet 3 Euro, das Monatsticket 15 Euro.

Wer noch nie im Mellowpark war, kann an einem BMX-Einführungskurs teilnehmen. Dort bekommt man erklärt, wie man die Rampen und Lehmhügel richtig fährt. Der Kurs findet jeden Sonntag von 11 bis 12 Uhr statt. Wer noch kein eigenes BMX-Rad hat, kann sich eins ausleihen. Der Einführungskurs kostet fünf Euro, die Ausleihgebühr für ein Bike weitere fünf Euro.

Schutzausrüstung gibt's kostenlos.

Infos unter 030/64 32 98 41 und www.mellowpark.de

Verkehrssicherheit fängt klein an

Seit einem Jahr setzen sich Bürger für den Erhalt der Jugendverkehrsschule Moabit ein. Der Bezirk will auf dem Gelände Wohnungen bauen.

von BRIGITTE NAKE-MANN und NORBERT KESTEN



Früh übt sich. Foto: Norbert Kesten

Es ist einiges los am Tag der Offenen Tür in der Jugendverkehrsschule Moabit. Unter den interessierten Blicken der Kiezbewohner kurven Kinder um den Kreisverkehr, bevor sie an der kleinen Ampel des Geländes halten. An anderer Stelle wackeln sie quietschend über den Geschicklichkeitsparcours des ADFC Berlin. Wie lange es solche Angebote noch geben wird, ist unklar. Im Juli 2014 entschied das Bezirksamt Mitte die Schließung der Schule, begründet durch Betriebs- und Sanierungskosten. Wirksam würde dies aber erst durch Beschluss der BVV. Ein weiterer Grund dürfte der Wert des Grundstücks für den Wohnungsbau sein. Engagierte Kiezbewohner bildeten daraufhin eine Arbeitsgruppe zur Erhaltung der JVS und sammelten Unterschriften. Sie zweifeln am angeblich sozialverträglichen und ökologischen Konzept für die geplanten 175 – 250 Wohnungen und glauben nicht an die versprochenen niedrigen Mieten. Statt der Grünflächen und Bäume auf dem jetzigen Gelände soll es eine Dachbegrünung der Neubauten geben. Nicht nur würde die Schließung der JVS deshalb die Lebensqualität im Kiez mindern, sie widerspricht auch diversen Strategiepapieren des Senats: In der Radverkehrsstrategie von 2013 heißt es: »Die Rolle der Jugendverkehrsschulen soll (...) gestärkt werden.« Im Verkehrssicherheitsprogramm 2020 von 2014 ist die »Stärkung der bezirklichen Jugendverkehrsschulen als außerschulische Zentren für verkehrssicherheitsbezogene Lern- und Trainingsangebote« festgeschrieben. Schon

2010 gab es den »Leitfaden zur Qualifizierung und Weiterentwicklung der Jugendverkehrsschulen in Berlin«. An Sinn und Zweck der JVS scheint es keine Zweifel zu geben, ihre Existenzberechtigung wird lediglich gegen lukrative Bauvorhaben abgewogen. In der JVS Moabit tritt irgendwann auch Schulstadträtin Sabine Smentek durch die »Offene Tür«. Sie findet sich sofort in Diskussion mit zahlreichen Besuchern, die sie von der Erhaltung des Geländes überzeugen wollen. Übungsmöglichkeiten für Schul- und Kitakinder und grüne Kiezoase für Jung und Alt, beides könnte die Verkehrsschule leisten, so die Bürger. »Es kommen doch viele Flüchtlingskinder zu uns«, gibt ein älterer Herr zu bedenken, »die brauchen doch ganz besonders die Jugendverkehrsschule, zum Lernen und zu ihrer Integration!« Auch nach einem Jahr Einsatz für die JVS Moabit ist ihre Zukunft ungewiss.

JUGENDVERKEHRSSCHULEN

In Jugendverkehrsschulen (JVS) sind im Kleinformat Straßen, Kreuzungen und Kreisverkehre mit Verkehrszeichen und Ampeln nachgebildet. Hier können Kinder Radfahren und regelkonformes Verhalten im Verkehr lernen, ohne dessen Gefahren ausgeliefert zu sein. Mobilitäts- und Verkehrssicherheitserziehung ist Lehrstoff der 3. und 4. Grundschulklassen, an deren Ende eine Radfahrprüfung abgelegt wird. Früher lag der Unterricht in den Händen der Verkehrspolizei. Inzwischen unterstützt diese die Grundschullehrkräfte nur noch bei wenigen praktischen Übungen und der Prüfung.



Mal eben 50 Kilometer auf der Draisine herunterreißen – für die beiden Touristenpärchen aus Sachsen kein Problem. Wobei die Damen es gern ihren Männern überlassen haben, kräftig in die Pedalen zu treten. Fotos: Katrin Starke

Mit dem Rad auf der Schiene

Per Pedalkraft durch den Fläming? Kein Problem, Radwege gibt's in der Region südlich von Berlin reichlich. Aber auf Schienen in die Pedale treten? Auch das ist möglich – auf der Bahntrasse zwischen Zossen und Jänickendorf. Züge verkehren hier seit Jahren nicht mehr. Aber Draisinen. Ob sich das »Radeln« auf so einem Gefährt wie Radfahren anfühlt? KATRIN STARKE und CLAUDIA LIPPERT wollten es wissen. VON KATRIN STARKE UND CLAUDIA LIPPERT

Kurz nach 9 Uhr am Bahnhof Zossen. Blau lackierte Fahrrad-Draisinen stehen abfahrbereit auf dem Gleis. Sie sehen aus wie zwei Klappfahrräder, zwischen die man eine Gartenbank montiert hat. Dass jeder Fahrer seine eigene Sieben-Gang-Drehschaltung hat, erklärt uns ein Mitarbeiter der »Erlebnisbahn«, die seit April 2003 die Strecke betreibt. Und dass möglichst beide »Radler« im gleichen Gang fahren sollen. Die Schaltung ist allerdings nicht vergleichbar mit der eines »normalen« Sieben-Gang-Rades. Deutlich langsamer kommt man voran. Eine halbe Stunde brauchen wir bis zum Bahnhof Mellensee, obwohl der gerade mal fünf Kilometer entfernt ist.

Wir heben unser 80 Kilogramm schweres Gefährt aus den Schienen, »parken ein« auf den Holzbohlen neben der Strecke, um andere Draisinenradler auf der eingleisigen Trasse nicht zu behindern. »Dieser Streckenabschnitt steht in den Rekordlisten der Eisenbahnen«, erzählt uns Yvonne Krüger, Mitarbeiterin der Erlebnisbahn. »Aber seit hier ein Schienenfahrzeug mit 210 Sachen über die Gleise schoss, das ist schon mehr als 100 Jahre her.« Das war am 28. Oktober 1903. Ein Versuchswagen der



Im Bahnhof Sperenberg können Draisinenfahrer das Bildhauerlerneln.

AEG war damals in dem Wahnsinnstempo zwischen Berlin, Zossen und Kummendorf unterwegs. Weltrekord. Die 1875 von der Königlichen Militäreisenbahn in Betrieb genommene Trasse – vom damals noch eigenständigen Schöneberg zum Schießplatz in Kummendorf – diente militärischen Übungen. Deswegen seien die Gleisanlagen so aufwändig gestaltet worden. Ebenso wie die Bahnhofsgebäude.

Über dem Bahnhof Rehagen weht die Trikolore

Der nächste dieser backsteinernen Zeitzeugen ist nur gute zwei Kilometer entfernt: der einstige Bahnhof Rehagen. Geologe Christophe Boyer (39), gebürtig aus der Nähe von Lyon, und seine aus Berlin stammende Ehefrau Manja (42) servieren hier französische Gourmet-Küche. Vor fünf Jahren haben die Boyers den denkmalgeschützten Bahnhof von der Erlebnisbahn-Gesellschaft gekauft, die seinerzeit mit der Strecke auch alle acht Bahnhöfe an der Trasse von der Deutschen Bahn übernommen musste. Für Draisinenradler will Christophe Boyer in der nächsten Saison Picknickkörbe packen, gefüllt mit französischen Spezialitäten für die Pausen unterwegs.

»Le Bourget« steht auf dem Stahlgeländer einer Brücke. Nicht die Boyers haben den Namen des Flughafens in der Nähe von Paris in weißen Lettern darauf gepinselt: Hier wurden 2013 Szenen für »Monuments Men« gedreht, von und mit George Clooney. Nur dass im Film keine Draisine, sondern eine Dampflokomotive auf Gleis in Richtung Sperenberg rollt. Den dortigen Bahnhof erreichen wir 20 Minuten später.

Kunst und holländischer Kuchen im Bahnhof Sperenberg

Hier hat sich das aus Holland stammende Ehepaar Spruit eine Bildhauerwerkstatt eingerichtet. Als sie im Sommer 2011 ins Brandenburgische übersiedelten, konnten sie fast sofort in den 1892 erbauten und 1907 erweiterten Bahnhof einziehen – in die Räume, in denen einst der Bahnhofsvorsteher lebte. »Die waren perfekt erhalten«, erzählt Ine Spruit. Doch bis Sommer- und Winteratelier sowie Gästezimmer hergerichtet waren, dauerte es fast drei Jahre. Die Baugenehmigung habe auf sich warten lassen, sagt Wouter Spruit. Dafür sei es mit den Fördermitteln dann umso schneller gegangen. Draisinenfahrer können sich bei einem zweistündigen Schnupperkurs selbst als Bildhauer versuchen und sich dazu landestypischen Kuchen servieren lassen. Nach einem Workshop würde sogar noch Zeit bleiben für einen Abstecher in die Sperenberger Gipsbrüche. »Bauten wie das Schloss Sanssouci oder das Kloster Zinna wurden einst aus Sperenberger Gips gebaut«, hat uns Yvonne Krüger erzählt. Seit der Stilllegung der Brüche 1954 hat sich hier eine reizvolle Landschaft mit kleinen Seen gebildet. »Wenn Ihr die sehen wollt, müsst Ihr am Abzweig Strandbad die Draisine aufs abzweigende Gleis umhauen.«

Bei Gegenverkehr die Draisine aus den Gleisen heben

Wir verzichten auf künstlerische Betätigung und Abstecher, schließlich wollen wir noch die 15 Kilometer bis nach Jänickendorf radeln – die Wendestation müssen wir erreichen, bevor ab 15 Uhr die eingleisige Strecke nur noch in der anderen Richtung befahren werden darf. Nicht jeder hält sich dran. Einige kehren früher um und stehen dann plötzlich vor uns auf dem Gleis. Da hilft nichts: Die Frühstückskreher – eine Mutter mit zwei Knirpsen



– müssen ihre Draisine aus den Gleisen heben und an unserem Gefährt vorbeitragen. Für Männer nicht schwer, wir Frauen quälen uns ganz schön ab.

Dass wir für die Rücktour deutlich weniger Zeit brauchen als für die Hintour, verdanken wir einer Gruppe durchtrainierter Sachsen. Die schiebt uns mit ihrer Draisine ein ganzes Stück einfach vor sich her. Und dazu springt einer der drahtigen Kerle auch noch jedesmal vom Sattel, wenn wir Straßen passieren. Straßenverkehr hat Vorrang. Damit die Draisinenradler das beachten, sind vor und hinter jeder Straßenpassage Schrankenanlagen. Also anhalten, Schranke öffnen und festhalten, bis die Draisine sicher die andere Straßenseite erreicht hat.

Am Ende der Tour sind wir ganz schön geschafft, haben allerdings das Bild der Landschaft rechts und links des Gleises – Wiesen mit grasenden Kühen, Wälder mit kleinen Tümpeln – intensiv aufnehmen können. Denn Lenken war ja nicht nötig, wir konnten den Blick schweifen lassen.

WIE DIE ERLEBNISBAHN ERREICHBAR IST:

Es stehen 45 Fahrraddraisinen für bis zu vier Fahrgäste zur Verfügung (jeweils zwei Fahrgäste radeln und zwei nehmen als Passagiere auf der Holzbank Platz). Die Entdeckertour von Zossen bis Jänickendorf und retour ist ein Tagesprogramm und kostet 17,90 Euro pro Person, am Wochenende zwei Euro mehr. Die Draisinentour beginnt am Bahnhof Zossen. Der Regionalexpress aus Berlin fährt mehrmals täglich vom Hauptbahnhof aus nach Zossen. Mit dem Auto gelangt man über die Ausfahrt Rangsdorf des südlichen Berliner Autobahnringes und die B 96 nach Zossen. Nähere Infos zur Erlebnisbahn Zossen unter www.erlebnisbahn.de oder unter Telefon 03377/3300850.



Lange gibt den Lenker ab

Seit Anfang 2007 war er Chef der Verkehrslenkung Berlin (VLB) und damit verantwortlich für den verkehrssichereren Ablauf auf Hauptstraßen, an Ampeln und Baustellen. Jetzt muss Jörg Lange den Lenker abgeben.

Die Entscheidung kam für Öffentlichkeit und Verbände gänzlich unerwartet. Der Verkehrssenator Andreas Geisel werde den bisherigen Leiter der Verkehrslenkung Berlin, Jörg Lange, mit Wirkung zum 1. November von seinen derzeitigen Aufgaben entbinden, heißt es in einer Presserklärung vom 23. September. Senator Geisel erklärt seine Entscheidung unverblümmt: »Es ist mein Ziel, dass die Verkehrslenkung Berlin effizienter und schneller arbeitet«, sagt er und räumt damit ein, dass dies bislang nicht der Fall war. In den letzten Monaten hatte Langes Behörde wiederholt für schlechte Schlagzeilen gesorgt. Ihr wurden organisatorische Mängel, überbordende Bürokratie und schlechtes Personalmanagement vorgeworfen. Unter den dutzenden Anklägern waren Leitungsbetriebe, Wirtschaftsvertreter, BVG und Bezirke. Haushaltsumittel für den Radverkehr konnten wegen des Bearbeitungsstaus

nicht verbaut werden. Der ADFC kritisierte wiederholt die schleppende Umsetzung der Abordnung der Radwegebenutzungspflicht und die mangelnde Kontrolle bei Baustellenanordnungen. Die Probleme bei der VLB sind nicht neu, auch ihre Ursachen sind schon länger bekannt. 2005 aus Teilen der Senatsverwaltung und der Polizei ausgegründet, sollte die Behörde eigentlich Kompetenzen bündeln und effizientere Strukturen schaffen. In einem Interview mit der Taz im Jahr 2010 beklagte Lange den hohen Altersdurchschnitt in seiner Behörde und den Einstellungsstopp im öffentlichen Dienst. »Es wäre besser, wenn wir mehr jüngere Mitarbeiter hätten, die auch ein anderes Verständnis von Mobilität mitbrächten«, ließ er sich zitieren und verglich seine Behörde mit einem Kindergarten, in dem nur 60-jährige Erzieher arbeiten. Im Herbst 2014 musste Verkehrsstaatssekretär Christian Gaebler eingestehen, dass die VLB personell unterbe-

setzt ist – bedingt durch Sparrunden in der Vergangenheit, aber auch durch hohen Krankenstand. Von 14 Mitarbeitern im Bereich der Baustellenanordnung arbeiteten damals nur noch fünf. Kurzfristig wurden acht neue Stellen ausgeschrieben. Außerdem sollten Teile der Behörde umorganisiert werden. Eine letzte Chance für Lange, aufzuräumen und die Behörde auf neuen Kurs zu bringen. Offensichtlich hielt sich der Fortschritt trotz neuem Personal in Grenzen. Die nächste Maßnahme des Senators ist nun ein Führungswechsel bei der VLB. Wer diesen Posten einnehmen wird, ist für Radfahrende nicht uninteressant. Lange fuhr selber Rad und hatte daher auch ein Auge für den Radverkehr. Dieser ist hoffentlich auch seinem Nachfolger, der endlich frischen Wind in die Behörde bringen soll, kein Fremdwort. Die kommissarische Leitung übernimmt bis dahin Peter Hecktor, bislang Leiter der Berliner Stadtgüter GmbH. ■ PP



**Beliebteste
Regionalbank Deutschlands**

Platz 1
PSD Bank Berlin-Brandenburg
Ausgabe 5/2015

Euro-Umfrage (131 772 Teilnehmer)

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

PSD
Bank

Berlin-
Brandenburg eG

radzeit 4/2015

27

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



Die Region um die bayrische Landeshauptstadt München kann mit 600 km Flussradwegen aufwarten. Diese verbinden Natur, beschauliche Ortschaften und kulturelle Highlights. Entlang an Ammer, Amper, Ilm, Paar oder Mangfall geht es zu prunkvollen Kirchen und Klöstern, aber ebenso zu den leiblichen Freuden von frischem Spargel und gezapftem Bier. Querverbindungen erschließen das Land zwischen den Flüssen. Der Führer vereint sechs unterschiedliche Touren und jede hat ihren Reiz.

Fluss-Radwege Oberbayern, Maßstab 1:50.000, spiralgebunden, 160 S. Verlag Esterbauer, 12,90 €.

Gesehen werden ist wichtig, besonders in der Dunkelheit oder bei schlechtem Wetter. Die Warnweste des Berliner ADFC hat auch gleich noch eine Botschaft für von hinten herannahende Autofahrer parat: Abstand 1,50 m! Wer kennt nicht das unangenehme Gefühl, das einen beschleicht, wenn „hautnah“ überholt wird.

Die Warnweste ist in 2 Größen erhältlich, einmal für Erwachsene und einmal für Kinder. Kosten: 7,50 €.



sung: StVZO mit deutschem Prüfzeichen. Kosten: 18,50 €.

Wer am Rad keinen Dynamo hat, entscheidet sich für Batteriebeleuchtung.

Die Batterie Frontleuchte »LS 450« der Firma Trelock erreicht 15 Lux und eine Leuchtdauer von etwa 30 Stunden. Ihre Batteriestand-anzeige warnt rechtzeitig vor der abnehmenden Lichtleistung und lässt die Fahrerin/den Fahrer nicht im Dunkeln stehen. Zulassung: StVZO mit deutschem Prüfzeichen.

Kosten: 29,99 €.



Das Dynamo-Diodenrücklicht »Toplight Flat plus«, ebenfalls von der Firma Busch und Müller, funktioniert sowohl mit einem Seitenläufer-Dynamo als auch mit einem Nabendynamo. Die Standlichtfunktion gehört zum Standard.

Die extrem flache Form gibt dem Rücklicht sein unverwechselbares Design. Kosten: 15,95 €.



Foto: Busch + Müller KG

Mit 50 Lux bringt der LED-Frontscheinwerfer »Lumotec IQ2 senso plus Eyc T« eine weitaus größere Lichtausbeute. Er ist für Nabendynamo konzipiert, verfügt über Standlicht und Tagfahrlicht, einen automatischen Wechsel von Tag/Nachtbetrieb und zeichnet sich durch eine besondere Nahfeldausleuchtung aus. Kosten: 59,95 €.

Im ADFC Buch- und Infoladen gibt es eine ganze Bandbreite an Fahrradbeleuchtung, sowohl für den Dynamobetrieb als auch für den Batteriebetrieb. Preiswerte und hochwertigere Modelle sind erhältlich oder können bestellt werden.



Foto: Busch + Müller KG

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.

Mit vier LEDs, 220° Sichtwinkelstrahlung und bis zu 40 h Leuchtdauer ist die Dioden-Rückleuchte »Cuberider II« der Firma Sigma eine lohnenswerte Anschaffung. Die werkzeugfreie Montage und der werkzeugfreie Batteriewechsel sorgen für einen unkomplizierten Gebrauch. Zulas-



Bereits drei Rhein-Radwegführer publizierte der Esterbauer Verlag, nun legt er den vierten Band vor. Im letzten Teil führt die Reise von Köln bis an die Nordsee nach Hoek van Holland. In den Niederlanden wechselt der Fluss seinen Namen, er heißt hier Waal und damit nicht genug; er verzweigt sich auch noch in weitere Flussarme. Der Radweg folgt dem Nederrijn und trifft später auf Waal-Booven-Merwede sowie die alte und die neue Maas. Das Fluss-Namenswirrwarr ist aber Dank der präzisen Karten und der genauen Wegbeschreibung unproblematisch.

Rhein-Radweg 4 - Niederrhein von Köln nach Hoek van Holland, Maßstab 1:75.000, spiralgebunden, 120 S. Verlag Esterbauer, 13,90 €.



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 für Rad, Fahrradtaschen, Beratung, Infos, u.v.m.

Veranstaltungen, Kurse und Service

In der Landesgeschäftsstelle Berlin, verbindliche Anmeldung für alle Kurse erforderlich. Termine unter:
<http://adfc-berlin.de/service/selbsthilfewerkstatt/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

Reparatur-Aufbaukurs mit Christian Cholewa

Dienstag, den 24. November 2015

Wegen geringer Nachfrage im Winter finden die neuen Basis- und Aufbaukurse erst wieder ab Mitte März 2016 statt. Es wird auch wieder einen Laufradbaukurs geben.

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 April bis September) 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/1Ns8mB

Rechtsberatung

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

ADFC-Selbsthilfewerkstatt

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

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



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 Selbsthilfewerkstatt 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:
<http://www.adfc.de/mein-adfc/aenderung- Ihrer-daten>

Radreisevorträge

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

Fr., 30.10.2015, Hans Henne Neumann:
Kuba



Richard Löwenherz in Sibirien. Foto: Richard Löwenherz

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

Fr., 13.11.2015, Thomas Kupferschmid:
Von Montevideo nach Rio de Janeiro

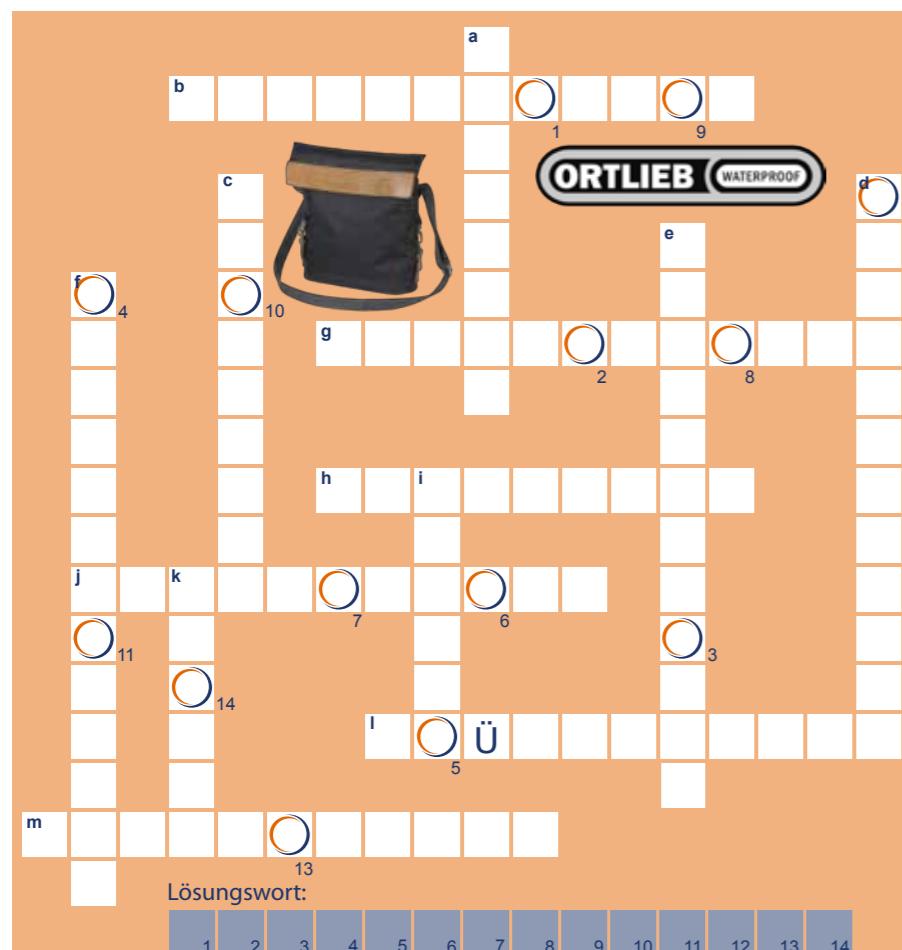
Fr., 20.11.2015, Britta und Bernd Schafsteller:
Nord-Norwegen

Fr., 27.11.2015, Hannelore Lingen:
Bergamasker Alpen und andere Traum-pässe

Fr., 04.12.2015, Detlef Kaden:
Europaradweg R1

RAD-RÄTSEL

Wer regelmäßig die radzeit liest, wird sich mit dem Kreuzworträtsel bestimmt nicht schwer tun. Wer uns das Lösungswort mit dem Betreff »Fahrradtasche« an kontakt@radzeit.de mailt, kann eine von vier Barista-Taschen der Firma Ortieb gewinnen.
Einsendeschluss ist der 31. Januar 2016.



Fr., 22.01.2016, Alexander Jung:
Israel und Jordanien

Fr., 29.01.2016, Winfried Stelzer:
Neuengland

Fr., 12.02.2016, Thomas Krech:
Vietnams hoher Norden

Fr., 19.02.2016, Felix A. Ihlefeld:
1x quer durch Kanada

Fr., 26.02.2016, Tilo Lamm:
Georgien

Fr., 04.03.2016, Sascha Hechler:
Mongolei

Fr., 11.03.2016, Thomas Krech:
Zauberhaftes Myanmar (Burma)

Fr., 18.03.2016, Britta und Bernd Schafsteller:
Quer durch England

**Ein Wochenende
ist zu kurz um die Welt
zu retten. Aber lesen hilft.**

Mit ihren LeserInnen teilt die taz Informationen und Ideale. Die taz.am wochenende ist die taz für die freien Tage. Und für freie Gedanken.

taz.die solidarische Methode

- a) Nach dem Erfinder des Fahrrads benanntes Schienenfahrzeug
- b) Titel der ADFC-Demo am 16. Oktober
- c) Die meisten davon sind in Berlin falsch beschildert (singular).
- d) Berühmte neue Fahrradbrücke in Kopenhagen.
- e) Dieses Wetter wünscht sich jeder auf seiner Radtour.
- f) Meist kreuzungsfreie Vorrangverbindung für den Radverkehr.
- g) Fahrrad für schlechten, unbefestigten Untergrund.
- h) Die StVZO regelt u.a. welche Ausstattung ein verkehrssicheres Fahrrad haben muss. Wofür steht das Z?
- i) Das Steuer beim Fahrrad.
- j) Zuverlässige Stromversorgung für die Fahradbeleuchtung.
- k) Sichere Anlage, um sein Fahrrad anzuschließen.
- l) Batterielampen sind nur zulässig, wenn sie dieses haben.
- m) Passive Leuchtelemente z.B. am Fahrrad.

berlin-nimmt-rücksicht.de

Jetzt ADFC-Mitglied werden!

Wir verschaffen Ihnen Gehör: Damit Sie auf Ihren täglichen Wegen und im Urlaub gut ans Ziel kommen, leisten wir Lobbyarbeit für das Rad. Bundesweit, in Berlin/Brandenburg und den Berliner Bezirken.

Infos unter: www.adfc.de/mitgliedschaft



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.