



40

Die ADFC-Sternfahrt feiert Jubiläum

Fahrradparken

Die neue Strategie des Senats

Messen 2016

VELOBerlin und Fahrradschau

Mit dem Rad im Regio

Verbesserungen beim VBB

Die große E-BIKE Auswahl

Jetzt mit Extra-Angeboten von 11 Herstellern testen & probefahren



Bosch Performance Line CX Antrieb

PEGASUS "Premio E 10"
Elektro-Trekking-Bike 28" € 3199*

FLYER "Flogo 3.01"
Elektro-Kompakt-Bike 20" 250W Panasonic Mittelmotor, 36V/12Ah/432Wh Akku, Shimano Nexus 8-Gang Nabe, Magura HS22 Hydraulikbremsen, B&M Lichtenlage, Schwalbe Big Ben Bereifung

NUR € 2799

NUR € 2799

10 Jahre Garantie auf den Rahmen

10 Jahre Garantie auf den Rahmen

Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers. Irrtümer vorbehalten. Keine Haftung für Druckfehler. Angebote solange Vorrat reicht.

Beste Ausstattung zum Bestpreis!

NORTHWIND Neopren Protektor für Mittelmotor 2.0



NUR € 44,95

ABUS "Pedelec" Fahrradhelm



NUR € 99,95

ERGON "GP1 Bio Leder" Griffen



NUR € 74,95

Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers. Irrtümer vorbehalten.

Wir sind für Sie da!



Unsere Werkstätten haben montags bis freitags, sowie auch samstags bis 19.00 Uhr für Sie geöffnet.

1 12207 Lichtenfelde

Hildegardhauser Str. 248a, S-Bahn: Osdorfer Str., Tel. 030 / 76 80 77 07

2 12355 Rudow

Alt Rudow 73 Tel. 030 / 6 63 50 93

3 NEU 12683 Biesdorf

Alt-Biesdorf 45 Tel. 030 / 51 06 37 70

4 13089 Pankow

Treskowstr. 5, Ecke Prenzlauer Promenade, Tel. 030 / 74 07 23 79



Das Radhaus Zweirad Vertriebs- und Service GmbH

Neu in Biesdorf!

DAS MODERNSTE RADHAUS AUF 5000M²

- Großauswahl Fahrräder
- Riesenauswahl Zubehör und Ersatzteile
- E-Bike-Spezial-Abteilung
- Große Bekleidungs-Abteilung

5 13403 Reinickendorf

Auguste-Viktoria-Allee 99-100 Tel. 030 / 41 50 86 18

6 13581 Spandau

Päwesiner Weg 19 Tel. 030 / 35 10 55 96

7 14482 Potsdam

Wetzlarer Str. 112, am Nuthe-Schnellweg, Tel. 0331 / 70 42 96 0

8 14542 Werder/Havel

Berliner Straße 6-8 Tel. 0 33 27 / 43 61 91

Alles neu macht der Mai



Liebe Leserinnen und Leser,

als Hermann Adam von Kamp dieses bekannte Lied vor fast 200 Jahren schrieb, war das Fahrrad gerade erst erfunden worden. Kaum vorzustellen im heutigen Berlin, das von Fahrrädern wimmelt. Wie die vielen Räder sicher abgestellt werden sollen, zeigt die Strategie Fahrradparken des Senats (S. 12). Diese und andere Neuigkeiten finden Sie in der Mai-Ausgabe der *radzeit*.

Neue Gesichter gibt es in unserem Vorstand, den die Mitglieder im März wählten (S. 5). Die Versammlung sprach sich auch für die Unterstützung des Volksentscheids Fahrrad aus, dessen Radverkehrsgesetz im April fertiggestellt wurde (S. 22). Neue Töne in der Verkehrspolitik gibt es von Verkehrssenator Andreas Geisel und seiner Verwaltung: plötzlich steht die Idee eines Berliner Betriebs für Radinfrastruktur im Raum (S. 4 und S. 24).

Neue Fahrradtechnik gab es dann auf den Berliner Fahrradmessen zu bestaunen. Wer es nicht selber auf die Fahrradschau oder VELOBerlin geschafft hat, den nehmen wir auf den Seiten 14 und 16 auf eine kleine Stippvisite mit.

Nicht neu, aber heute so wichtig wie schon 1977, ist die Fahrradsternfahrt, die in diesem Jahr zum 40. Mal stattfindet (S. 10). Daher freue ich mich dieses Jahr besonders, am 5. Juni aufs Rad zu steigen – hoffentlich mit Ihnen zusammen!

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen beim Lesen dieser Ausgabe, einen sonnigen restlichen Mai und freue mich über Anregungen und Kritik an kontakt@radzeit.de.

Ihre

Eva-Maria Scheel, Landesvorsitzende des ADFC Berlin

Titelfoto: ADFC Berlin

Inhalt

Meldungen

- 4 Neuigkeiten
6 Meldungen aus den Bezirken

Intermodalität

- 7 VBB startet Pilotprojekt »Rad im Regio«

Berlin

- 8 Das Fahrrad als Mittler zwischen den Kulturen
10 Die ADFC-Sternfahrt wird 40
11 PSD Herzfahrt 2016
12 Senat will besser parken

Messen

- 14 Appetit holen – Ein Gang über die Fahrradschau
16 Hightech, Holz und hoher Besuch

Brandenburg

- 18 40 Millionen Euro für Brandenburgs Radwege
19 ADFC Potsdam rollt los

Aktiv im ADFC

- 20 Mitgliederversammlung 2016

Politik

- 22 Es dreht sich was: eine breite Allianz für Berlins Radverkehr
24 Kommentar: Beginn einer Drehung

Auf Tour

- 26 Per Rad auf den Spuren der Jakobspilger
27 »Das Pferd durch den Drahtesel ersetzt«

Service

- 28 Expertentipps
29 ADFC-Geschäftsstellen
30 Rad-Rätsel

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: BELADEBXXX

DRUCK
Möller Druck und Verlag GmbH, gedruckt auf 100% Altpapier

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

ANZEIGENSCHLUSS
radzeit 3/2016: ET 19.08.2016, AS 25.07.2016/DU 01.08.2016





Die ADFC-Geisterräder werden zum Gedenken an getötete Radfahrende aufgestellt Foto: ADFC Berlin

Getötete Radfahrende 2016

In Berlin sind bis Redaktionsschluss in diesem Jahr bereits sieben Radfahrerinnen und Radfahrer im Straßenverkehr ums Leben gekommen. Diese hohe Zahl von Todesfällen in nur wenigen Monaten ist erschreckend. In Berlin geschehen jährlich etwa 130.000 Verkehrsunfälle, 2015 waren darunter 7.724 Radunfälle. Eine der Hauptursachen von Radunfällen sind »Fehler beim Abbiegen« durch Kraftfahrer. Das ist lange bekannt, trotzdem bleibt die Zahl der so verursachten Unfälle seit Jahren nahezu unverändert. Der Anteil von Radunfällen, die von Radfahrenden verursacht wurden, nimmt seit Jahren kontinuierlich ab. Mit dem Ride of Silence

setzen am 18. Mai weltweit Radfahrende ein Zeichen für mehr Verkehrssicherheit und erinnern an verunglückte Radfahrerinnen und Radfahrer. Treffpunkt ist 19:00 Uhr am Brandenburger Tor, die Demonstration endet mit einer Schweigeminute vor dem Roten Rathaus. Der Demonstrationszug wird einheitlich weiß oder hell gekleidet sein und schweigend einige ADFC-Geisterräder und andere Orte passieren, an denen Radfahrende im Verkehr ums Leben kamen.

Mehr Infos zum Ride of Silence unter: bit.ly/rosberlin

Mehr Infos zu Radunfällen im Jahr 2015: bit.ly/unfaelleberlin

Fahrraddiebstahl: Neues Angebot der Polizei

Die Polizei Berlin hat eine Online-Bildergalerie für beschlagnahmte Fahrräder eingerichtet. Unter www.berlin.de/polizei/service/vermissten-sie-ihr-fahrrad finden sich Fotos Fahrrädern, deren Besitzer nicht ermittelt werden können. Für ihre Klebecodierung hat die Polizei außerdem einen Online-Kalender eingerichtet. Alle Termine für den Service finden sich unter www.berlin.de/land/kalender/?c=63. Der ADFC Berlin begrüßt beide Angebote,

Anzeigen

fahrradkoppel
Räder • Zubehör • Werkstatt

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

www.fahrradkoppel.de info@fahrradkoppel.de

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



Jeden Mittwoch und Freitag, 17 - 20 Uhr, Brunnstraße 28

Radtouren am Langen Tag der Stadtnatur

Am 18. und 19. Juni veranstaltet die Stiftung Naturschutz Berlin den »Langen Tag der Stadtnatur«. Zu den rund 500 Aktionen und Führungen in ganz Berlin gehören auch mehrere Radtouren, etwa zur Vogelbeobachtung per Rad auf dem Tempelhofer Feld oder eine Tour entlang verschiedener urbaner Gemeinschaftsgärten. Infos und Anmeldung unter www.langertagderstadtnatur.de

Geisel will landeseigenen Betrieb für Radinfrastruktur

Verkehrssenator Andreas Geisel (SPD) will einen landeseigenen Betrieb für den Bau von Radwegen einrichten. Das teilte der Senator Mitte April dem Tagesspiegel mit. Ähnlich der landeseigenen Grün Berlin, die für Parks und Grünanlagen zuständig ist, soll der Betrieb Bauvorhaben und Maßnahmen zum Radverkehr bezirkübergreifend umsetzen. Im Moment dauert die Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen wegen Abstimmungsprozessen zwischen Senat, Bezirken und Verkehrslenkung Berlin (VLB) drei bis zehn Jahre. Einen ähnlichen Vorschlag hatte Verkehrsstaatssekretär Christian Gaebler (SPD) bereits Anfang April in einem Interview mit der Berliner Zeitung gemacht: »Die Zersplitterung des Verfahrens auf viele Beteiligte, das Pingpongspiel muss aufhören«, so Gaebler, der sich sogar vorstellen konnte, dass Grün Berlin selber die Aufgabe übernimmt. Über den Plan wird Geisel laut eigener Angabe jetzt mit den Bezirken beraten, die Kompetenzen abgeben müssten. Weitere Informationen waren bis Redaktionsschluss nicht bekannt.

ADFC-Selbsthilfeworkstatt sucht Verstärkung

Zwei Tage in der Woche helfen Freiwillige in der Selbsthilfeworkstatt anderen dabei, ihr Fahrrad zu reparieren. Das kostenlose Angebot wird im Frühjahr immer mehr in Anspruch genommen, deshalb sucht das Team Verstärkung. Falls du Spaß am Schrauben hast und eigenständig reparieren kannst, komm vorbei und hilf mit!

Jeden Mittwoch und Freitag, 17 - 20 Uhr, Brunnstraße 28

Verstärkung im Vorstand

Der Landesvorstand des ADFC Berlin zählt zwei neue Gesichter. Florian Noto und Evan Vosberg stellen sich vor.



Florian Noto (38) Foto: privat

Radfahrt bedeutet für mich Freiheit: Die Freiheit, dort zu radeln wo man gut vorankommt, Spaß hat und sicher ist, ohne sich selbst oder andere zu gefährden. Als neu gewählter stellvertretender Landesvorsitzender und als Sprecher der Stadtteilgruppe Friedrichshain-Kreuzberg setze ich mich dafür ein, dass noch mehr Menschen die Freiheit des Radfahrens genießen können – befreit von stinkenden, engen, aber doch viel zu großen Blechkisten. Die Zahl der Radler und

Ich kam 2014 nach Berlin und engagierte mich seither in der Stadtteilgruppe Friedrichshain-Kreuzberg des ADFC Berlin. Neben meinem Engagement für besseres und sicheres Radfahren in Berlin bin ich Publizist und Blogger rund um das Thema Fahrrad und aktiv in der Initiative Volksentscheid Fahrrad. Mein wichtigstes Anliegen ist sicherer Radverkehr für ALLE, in subjektiver sowie objektiver Hinsicht. Nicht ich auf meinem Rennrad darf das Maß dafür sein, sondern die Jüngsten und Ältesten unter uns. Denn wenn Kinder und Senioren auf unseren Straßen sicher Rad fahren, dann können das alle anderen auch. Zu dieser Erkenntnis kam auch ich erst nach einem Schlüsselerlebnis, das mich und mein Engagement für der Radverkehr nun prägt:

Letztes Jahr besuchte mich die zwölfjährige Nichte meiner Lebensgefährtin in ihren Sommerferien in Berlin. Wie für mich üblich bewegten wir uns gemeinsam auf dem Fahrrad durch die Stadt, aber auf eine ganz andere Weise. Mit einem Kind fährt man nämlich nicht zügig auf der Fahrbahn, wechselt mal schnell die Fahrspur

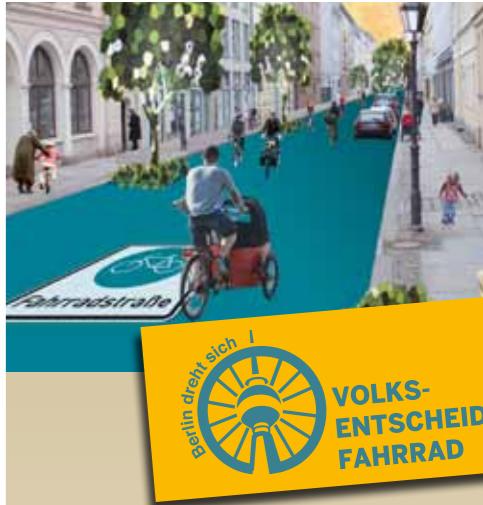
Radlerinnen hat in den letzten Jahren erfreulich zugenommen. Der Bau der Infrastruktur kommt nicht hinterher und räumt Autos immer noch zu viel Platz ein. Trotzdem, oder gerade deswegen, will ich Fahrradfahrer ermutigen, sich den Raum zu nehmen, der ihnen zusteht. Als Jugendlicher bin ich schon in den 1990er Jahren von Spandau bis Neukölln geredet. Für Eltern, die ihre Sprösslinge mit dem Auto zur Schule fahren, wäre das sicher heute noch undenkbar, obwohl es immer mehr und immer bessere Radverkehrsinfrastrukturen gibt. Die Vision, dass Berlin eines Tages wie Amsterdam oder Kopenhagen aussieht, darf nicht zur Illusion werden, dass man nicht auch heute schon gut und sicher in ganz Berlin Rad fahren könnte.

Im Landesvorstand bin ich Ansprechpartner für die Stadtteilgruppen und vertrete gemeinsam mit der Vorsitzenden den ADFC Berlin beim Bundeshauptausschuss. Zudem übernehme ich die Themen Politik und Demonstrationen.



Evan Vosberg (32) Foto: Manuel Fricke

und fädelt sich zwischen den Kfz ein. Die Ansprüche an sicheren Radverkehr sind für Kinder viel höher als für mich selber. Ich bedanke mich bei allen, die mich auf der Mitgliederversammlung gewählt haben, und werde mein Bestes geben, um Rad fahren in Berlin sicherer und attraktiver zu machen.



Mehr Lebensqualität in Berlin!

Vor 30 Jahren haben wir velophil. gegründet. Wir wollten einen Beitrag zu einer menschengerechten Stadt liefern: Langlebige Fahrräder aus leichten Stahlrohren mit hochwertigen Komponenten für mehr Fahrspaß und schnelleres Vorankommen. Das war neu!

Unsere Wurzeln stecken im Protest gegen den Umbau Berlins zu einer autogerechten Stadt. Die GründerInnen von velophil. engagierten sich bereits vor 1986 im legendären Fahrradbüro in der Crellestraße, das aus der Bürgerinitiative gegen die Westtangente hervorgegangen war.

Seither hat sich wenig getan in der Stadt, obwohl sich eine große Mehrheit der Bevölkerung – darunter viele AutofahrerInnen – ein lebenswerteres Berlin wünscht, mit weniger Lärm, weniger Abgasen und vor allem mit weniger parkenden Autos.

Wir brauchen Lösungen, die den Bedürfnissen der BewohnerInnen und dem schnell wachsenden Radverkehr in unserer Stadt gerecht werden.

Jetzt besteht die große Chance, die Weichen für eine menschengerechtere Verkehrspolitik noch vor der Abgeordnetenhauswahl zu stellen.

Mach mit und sammle Unterschriften! Listen und Flyer gibt es bei velophil.



velophil.

Sonne in den Speichen

Alt-Moabit 72

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

www.velophil.de

Karl-Marx-Straße wird umgebaut – Hermannplatz bleibt gefährlich

Neukölln/Kreuzberg – Die Karl-Marx-Straße wird weiter umgebaut. Nachdem Anfang des Jahres der erste Abschnitt zwischen Jonas- und Uthmannstraße fertiggestellt wurde, beginnt nun der Umbau bis zur Briesestraße. Neben breiteren Gehwegen sehen die Planungen einen Schutzstreifen für Radfahrende vor. Der Kraftverkehr wird auf eine Spur reduziert. Der aktuelle Abschnitt soll bis 2018 fertiggestellt werden, danach folgt der letzte Bauabschnitt bis zur Weichselstraße. In Nord-Neukölln gibt es bislang keine durchgängige Süd-Nord-Verbindung für den Radverkehr. Auf den mehrspurigen Hauptverkehrsachsen Hermannstraße, Karl-Marx-Straße und Sonnenallee sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Was mit dem restlichen Abschnitt der Karl-Marx-Straße bis zum Hermannplatz passieren soll, ist derweil unklar, ebenso die Umgestaltung



des Hermannplatzes selber. Der gefährliche und unübersichtliche Verkehrsknoten besitzt lediglich schmale, teils benutzungspflichtige Radwege, auf denen Konflikte mit Fußgängern vorprogrammiert sind. Pläne für den Umbau, die eine Schließung des südöstlichen Teils für den Verkehr vorsehen, existieren schon lange. Nach Aussage des Neuköllner Baustadt-

rats Thomas Blesing (SPD) blockiert aber der angrenzende Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg den Umbau des Platzes. Vom zuständigen Stadtrat dort war bis Redaktionsschluss keine Stellungnahme zu bekommen. Derzeit erfolgt auf der Südseite des Hermannplatzes eine kleine Umgestaltung.

Schrauberinnen am Werk



Kreuzberg – Die Mädchen-Fahrradwerkstatt von Kidbike e.V. lädt Mädchen und junge Frauen ein, Fahrradtechnik auszuprobieren und zu erlernen. »Mädchen unterschätzen ihre technischen Fähigkeiten in der Regel. Hier können sie erfahren, dass das Hantieren mit Werkzeugen und Fahrradteilen oft einfacher ist, als sie es sich vorstellen.«, erzählt Britta Seidel von Kidbike e.V. Die Gäste werden dabei von pädagogisch geschulten Fachfrauen begleitet. Besonders Mädchen mit Flucht- oder Migrationshintergrund sind willkommen. Mit der Aktion »50 KidBikes for refugees« bauen die Mädchen gemeinsam dieses Jahr Fahrräder für geflüchtete Kinder auf. Die Werkstatt ist jeden Dienstag und Mittwoch von 16 bis 19 Uhr geöffnet, Wrangelstraße 84a, Infos: www.mfw.de



Kurz weg, jetzt wieder da: Umlaufsperren auf dem Alfred-Lion-Steg Foto: Detlef Wendland

VBB startet Pilotprojekt »Rad im Regio«

Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) startet ein Pilotprojekt, um die Probleme bei der Fahrradmitnahme anzugehen. Der ADFC hat den Verkehrsverbund dabei beraten.

Gerade an den Schönwetter-Wochenenden und in den Ferien wollen viele mit ihren Rädern raus ins Grüne. Es herrscht Gedränge auf den Bahnsteigen und Gerangel im Mehrzweckabteil. Fahrgäste sind gestresst und Züge unpünktlich, weil Ein- und Ausstiege viel länger dauern als geplant. Der VBB will das nun mit dem Projekt »Rad im Regio« ändern. Seit 2014 berät der ADFC den Verkehrsverbund zu möglichen Maßnahmen.

Mehr Kapazität, bessere Kommunikation

Umgesetzt wird nun ein ganzes Bündel an Maßnahmen – in den Zügen von RE2, RE3, RE4 und RES, auf ausgewählten Bahnhöfen und in der elektronischen Fahrgastinformation. Die VBB-Webseite und die VBB-App »Bus & Bahn« [1] informieren nun mit einer Grafik, wo sich im Zug Mehrzweckabteile und Fahrradabteile befinden. Deutlich größere Piktogramme auf den Zügen und Infos auf den Bahnhöfen erleichtern es, die Fahrradabteile zügig anzusteuern. Die Mehrzweckabteile des jeweils ersten und letzten Wagens der vier Pilotlinien wurden zu echten Fahrradabteilen umgebaut, und ergänzen



Mehrzweckabteil wird Fahrradabteil:
Neue Markierungen stellen klar, was hier transportiert werden soll. Die Demontage der Klappsitze schafft Platz und verhindert Konflikte mit Fahrgästen. Foto: ODEG

damit die großen Fahrradwagen, die bereits seit dem letzten Sommer auf dem RE3 und RE5 unterwegs sind. In den Fahrradabteilen wurden Klappsitze arre-



Neue Fahrradabteile in den Zügen von der Deutschen Bahn (unten) und ODEG (oben)



tiert oder entfernt. Piktogramme am Boden und an den Sitzen stellen klar, dass hier Radfahrer Vorrang haben, aber auch wo aus Sicherheitsgründen ein Mittelgang freigehalten werden muss. In Kürze erscheint ein Flyer, der die Maßnahmen beschreibt und auch in den Abteilen ausliegen wird. Auch in Sachen Verkehrsleistung tut sich was: an den Sommerwochenenden werden auf den Linien RE3 und RE5 zusätzliche Züge fahren. Wer übrigens nicht unbedingt sein eigenes Rad mitnehmen muss, erfährt auf der VBB-Livekarte [2] nun, wo sich am Zielort Stationen für Leihräder befinden.

Tandems und Fahrradanhänger

Das Projekt »Rad im Regio« sieht auch zwei zusätzliche Mitnahmemöglichkeiten vor. Auf den Pilotlinien können innerhalb des VBB-Tarifgebiets zukünftig auch Tandems und Fahrradanhänger transportiert werden. Für die Mitnahme eines Tandems wird ein Fahrrad-Ticket benötigt, für die Mitnahme von Fahrrad und Anhänger zwei Tickets. Mit einer Evaluation und Fahrgastbefragung wird geprüft werden, ob die Maßnahmen greifen und ob das Projekt auf weitere Linien übertragbar ist. ■ PP

[1] VBB-App: www.VBB.de/app

[2] VBB-Livekarte: www.VBB.de/livekarte

[3] Mehr Informationen: www.VBB.de/RadimRegio

Diese Piktogramme vermitteln Fahrgästen, die auf der Suche nach Sitzplätzen sind, warum die Klappsitze arretiert wurden und dass die

wurden und dass die Mitnahme von Fahrrädern im Mehrzweckabteil Vorrang hat

Fotos: ODEG/VBB



Priorität
Priority



Vorrang hat

Fotos: ODEG/VBB



Probefahrt auf dem Hof

Das Fahrrad als Mittler zwischen den Kulturen

In der Fahrradselbsthilfeworkstatt des ADFC Berlin reparieren Geflüchtete alte Fahrräder, die sie dann geschenkt bekommen. Nebenbei zeigt sich, dass Integration auch ohne Sprache funktioniert. Ein Besuch in der Werkstatt.

TEXT UND FOTOS VON JOSTA VAN BOCKXMEER

Sobald sie das Werkzeug in die Hand nehmen, scheinen Farhad und Samson keine gemeinsame Sprache mehr zu brauchen. Zusammen suchen die beiden Männer nach einem passenden Kettenenschutz für Farhads Fahrrad. Samson hält drei Exemplare in der Hand und Farhad, der aus Afghanistan kommt und seit drei Monaten in Deutschland lebt, probiert sie nacheinander aus. Als keiner der Ketten schützt, verschwinden sie in den Keller, um nach weiteren Ersatzteilen zu suchen. »Wenn Menschen eine Gemeinsamkeit haben, dann ist alles andere egal. Es

gibt dann eine Verständigung, auch ohne Sprache«, sagt Samson.

Beim Projekt »Mobilität für Alle« ist die Fahrradreparatur die Gemeinsamkeit, die den Austausch ermöglicht. Seit Januar kommen jeden Dienstag Bewohner und Bewohnerinnen aus Notunterkünften für Geflüchtete im Wedding in die Werkstatt an der Brunnenstraße. Unter der Leitung von Ehrenamtlichen wie Samson reparieren sie Fahrräder, die privat oder von Fahrradläden gespendet wurden. Wer ein Fahrrad soweit repariert hat, dass es verkehrstüchtig ist, darf es mitnehmen.

Anfangs habe er befürchtet, dass es ganz ohne gemeinsame Sprache nicht funktionieren würde, sagt Nikolas Linck, zuständig für Aktivenkoordination beim ADFC Berlin und Initiator des Projekts. »Aber es ist einfacher, als man denkt. Man macht etwas zusammen, und das führt zu netten Bekanntschaften. Die Fahrradwerkstatt ist unsere Art, zur Integration von Geflüchteten beizutragen.« Das Fahrrad, das sie dabei geschenkt bekommen, hilft den Geflüchteten außerdem, mobil zu sein und »sich in ihrer neuen Heimat zurechtzufinden«, so Nikolas.

Ganz Berlin sehen

»Mit den Fahrrädern werden wir ganz Berlin sehen, alle bekannten Orte können wir jetzt besuchen«, freut sich Shakeel Hussain Turi. Er ist zum dritten Mal bei der Fahrradwerkstatt mit



Auch Familien sind Gäste in der Werkstatt

dabei. Mit zwei anderen arbeitet er an einem Fahrrad. Sie richten den Lenker, stellen die Bremsen ein, ersetzen das Schutzblech. Der 28-jährige Student der Politikwissenschaft kommt aus Pakistan und lebt seit acht Monaten in Deutschland. Von der Fahrradwerkstatt erfuhr er über Freunde, mit denen er in der Notunterkunft für Geflüchtete in der Pankstraße wohnt.

So wie Shakeel kommen viele: Obwohl pro Woche eigentlich nur vier Geflüchtete in die kleine Werkstatt in der Brunnenstraße kommen sollen, sind rund zehn da. Im Raum verteilt hängen mehrere Fahrräder an Montageständern. Überall sind kleine Schubläden mit Schrauben, Ersatzteile schauen aus Regalen hervor, sogar von der Decke hängt ein Fahrrad herunter. Samson und die anderen Freiwilligen huschen umher, montieren hier eine Gangschaltung und schauen dort, ob sich eine Kette frei drehen kann. Im Hof probieren die Gäste die fertigen Räder aus.

Aktiv an Integration beteiligen

Samson hörte von einem Kollegen aus Syrien von der Werkstatt. Als er anrief und erfuhr, dass noch Freiwillige fehlten, sagte er: »Jetzt habt ihr einen.« Seit Januar ist er einmal die Woche in der Brunnenstraße zu finden. Der 49-Jährige hat eine eigene Werbeagentur, und ist nach eigener Aussage »Kinderbesitzer«. Das Reparieren der Fahrräder schafft Gemeinsamkeiten, sagt er: »Diese Leidenschaft mit anderen Menschen zu teilen, ohne dass Sprache, Religion und Grenzen eine Rolle spielen, ist grandios.«

Auch Kai Nörthemann ist seit dem Anfang der Fahrradwerkstatt mit dabei. Der promovierte Physiker, der an der Humboldt-Universität Wasserstoffsensoren erforscht, wollte sich aktiv an der Integration von Geflüchteten beteiligen. »Kritisieren ist einfach«, sagt er. »Ich will aber etwas verändern. Man muss den Geflüchteten zeigen, dass sie hier willkommen sind, unabhängig von irgendwelchen Unterschieden. Man kann nicht sagen: Okay, ihr könnt herkommen, wir sperren alle in den Tempelhofer Flughafen. Das produziert Selbstmordattentäter. Man muss auch sagen: »Ihr könnt teilhaben an unserem Leben.««

Also sortiert Kai jede Woche zusammen mit den anderen Freiwilligen die gespendeten Fahrräder, die im Keller gelagert sind. Sie entscheiden, welche Räder sie retten können, und von welchen sie am besten nur die Ersatzteile abschrauben. Für alle, die in die Werkstatt kommen, suchen sie ein passendes Fahrrad. Problematisch wird es, wenn jemand nicht nur für sich, sondern für die ganze Familie Fahrräder haben möchte. Denn es gibt eine Warteliste und feste Regeln. »Naja, manchmal haben wir uns doch breitschlagen lassen«, sagt Samson.



Letzte Korrekturen werden vorgenommen

Begegnungen auf Augenhöhe

Als Freiwilliger ist man auch ein bisschen Sozialarbeiter. In die Werkstatt kommen Leute, die »in einer schwierigen Situation sind, ein schwieriges Leben haben«, sagt Samson. Die würden sich dann manchmal auch schwierig verhalten. Als Beispiel nennt er einen Jugendlichen, der in Deutschland eine neue Welt für sich entdeckt, aber für seine Eltern ein Fremder geworden ist. »Er ist sechzehn, will plötzlich ein Telefon, will ausgehen und spricht Deutsch«, so Samson. Für seine Eltern sei das eine Herausforderung; sie würden sich oft streiten. Auch die Eltern hat Samson mittlerweile kennengelernt. Samson und Kai ist es besonders wichtig, dass in der Fahrradwerkstatt alle gleich sind und die Leute Konflikte und Probleme für ein paar Stunden vergessen können. »Hier geht es darum, sich auf Augenhöhe zu begegnen«, sagt Kai. Und darum, am Ende des Tages, um ein paar gute Erfahrungen reicher, mit dem Fahrrad nach Hause zu fahren.

Mobilität für Alle sucht Hilfe von Menschen mit Reparatur-Erfahrung oder Arabisch-Kenntnissen. Fahrradspenden können nach Absprache in der Brunnenstraße 28 abgegeben werden. Auch Schlosser, Helme, Stecklichter und Ersatzteile werden immer gebraucht. Unabhängige Anfragen von Geflüchteten kann das Projekt momentan leider nicht annehmen, derzeit gibt es nur Wartelisten in den kooperierenden Notunterkünften. Kontakt: nikolas.linck@adfc-berlin.de

Mauerstreifzüge

mit Michael Cramer, MdEP

Auch 2016 lädt die Berliner Abgeordnetenhausfraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu den »Mauerstreifzügen« ein.

Unter der Leitung des Europa-Abgeordneten Michael Cramer können Sie in acht Etappen entlang der ehemaligen Mauer Berlin auf neuen alten Wegen erkunden, Natur erleben und Geschichte(n) im wahrsten Sinn des Wortes erfahren.

Die »Mauerstreifzüge« beginnen jeweils um 14 Uhr und finden bei jedem Wetter statt. Sie sind zwischen 20 und 30 Kilometer lang und werden nach Möglichkeit durch eine kleine Rast in einem Biergarten unterbrochen.

2016



- 28. Mai
- 11. Juni
- 25. Juni
- 9. Juli
- 23. Juli
- 6. August
- 20. August
- 3. September

Potsdamer Platz (historische Ampel) bis S-Bahnhof Adlershof
S-Bahnhof Adlershof bis S-Bahnhof Lichtenfelde Süd
S-Bahnhof Lichtenfelde Süd bis Potsdam Hbf (nördlicher Zugang)
Potsdam Hbf (nördlicher Zugang) bis Bahnhof Staaken
Bahnhof Staaken bis Bahnhof Hennigsdorf
Bahnhof Hennigsdorf bis S-Bahnhof Hermsdorf
S-Bahnhof Hermsdorf bis S-Bahnhof Wollankstraße
S-Bahnhof Wollankstraße bis Potsdamer Platz



Die Grünen | Europäische Freie Allianz
im Europäischen Parlament
www.michael-cramer.eu



Die ADFC-Sternfahrt wird 40

Am 5. Juni ist es wieder so weit: Die größte jährliche Fahrraddemonstration der Welt geht in eine neue Runde – und feiert ihr Jubiläum.



ADFC-Sternfahrt heute und damals Fotos: ADFC Berlin

Am 5. Juni 1977 machten sich erstmals 8.000 Radfahrende auf zur Fahrradsternfahrt in Berlin – auf den Tag genau 40 Jahre vor der diesjährigen Demonstration. Das Jubiläum ist Grund zum Feiern, was aber nicht heißt, dass der Protest auf dem Fahrrad mit der Zeit unwichtiger geworden ist. Vielmehr sind die Gründe, aus denen sich Radfahrende vor 20, 30 oder 40 Jahren für die Sternfahrt in den Sattel schwangen, aktueller denn je: »Kein Autobahnbau«, »mehr Fahrradstraßen« oder »Klimawandel stoppen« pinselten sie schon damals auf die Plakate.

Wachstum zur größten Fahrraddemo der Welt

Anfangs von verschiedenen Fahrrad- und Umweltinitiativen getragen, wurde die Sternfahrt ab 1993 vollständig vom ADFC Berlin organisiert. Die Teilnehmerzahl wurde erst fünf-, dann sechsstellig. Während die Demonstration von den Massenmedien bis dahin weitgehend ignoriert wurde, begann ab Mitte der 90er intensive Öffentlichkeitsarbeit durch den ADFC. 1995 noch als Faxverteiler mit 500 Adressen, kamen später noch viel größere E-mail-Verteiler hinzu, die zur Veranstaltung aufriefen. Heute hat die



Sternfahrt ihren festen Platz in der Medienberichterstattung. 1995 und 2009 gab es rechtliche Auseinandersetzungen um die AVUS-Nutzung; die Route konnte erfolgreich beibehalten werden. Zum Glück, denn Rad fahren auf der Autobahn fühlt sich einfach verboten gut an. Wer einmal mit ein paar tausend anderen johllend durch den Britzer Tunnel gesausst ist, kennt das Gänsehaut-Gefühl.

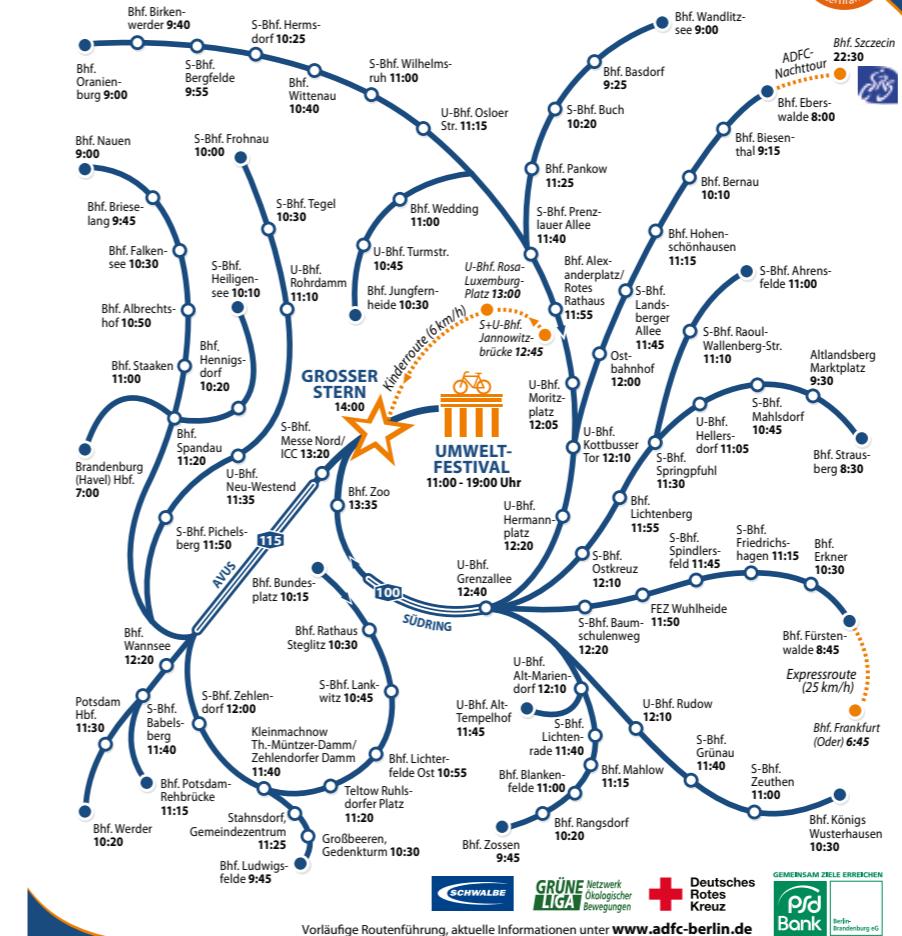
Kinderoute und Umweltfestival

An der Sternfahrt 2015 nahmen rund 120.000 Menschen teil. Die Routen hatten eine Gesamtlänge von mehr als 1.000 Kilometern, insgesamt radelten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer mehr als 1,2 Millionen Kilometer.

Auch dieses Jahr startet die Sternfahrt von zahlreichen Treffpunkten in Berlin, Brandenburg und Polen. Unter dem Motto »Fahr Rad in Berlin!« ruft der ADFC Berlin alle Alltagsradler, Gelegenheitsradler und solche, die es werden möchten, zur Teilnahme auf. Auf der Kinderoute kommen auch die Kleinsten mit ihren Eltern auf ihre Kosten. Die Sternfahrt endet gegen 14:30 Uhr beim Umweltfestival am Brandenburger Tor. Teilnehmende können mit der MitRadGelegenheit der BUND-Jugend gemeinsam im Verband nach Hause fahren. ■ NL



Fahr Rad in Berlin!



SONNTAG, 5. JUNI 2016



Fahr Rad in Berlin!



SONNTAG, 5. JUNI 2016

PSD-Herzfahrt 2016

Am 3. Juli findet zum dritten Mal das erfolgreiche Spendenradeln zugunsten herzkranker Kinder auf dem Tempelhofer Feld statt. Von 15 bis 18 Uhr klingelt für jede geradelt Runde die Spendenkasse.



Die Herzfahrt verbindet das Vergnügen mit dem guten Zweck. Für jede Runde um das Tempelhofer Feld spendet die PSD Bank vier Euro. Alle Teilnehmenden können so gemeinsam bis zu 30.000 Euro für die Kinderkardiologie des Deutschen Herzzentrums sammeln.

Hintergrund der gemeinsamen Aktion von ADFC Berlin, der PSD Bank Berlin-Brandenburg und Berliner helfen e.V. ist, dass herzkranke Kinder in Deutschland kaum eine Lobby haben. Im Schnitt kommt von 100 Neugeborenen eines mit einem Herzfehler zur Welt. Allein in



Foto: PSD-Bank

Deutschland sind das 7.000 Kinder pro Jahr. Operationen und Forschung sind teuer. Das Spendenradeln soll Menschen auf das Thema aufmerksam machen und gleichzeitig Geld sammeln, um die medizinische Hilfe für betroffene Kinder zu verbessern.

Die Herzfahrt ist kein Rennparcours, wenn man es nicht will. Alle Radlerinnen und Radler finden ihr eigenes Tempo, es wird geplaudert und vielleicht kann der ein oder andere Vogel im Schutzgebiet des Tempelhofer Feldes beobachtet werden. Kinder und Erwachsene jeden Alters sind willkommen.



Senat will besser parken

Einen Nachteil hat das Fahrrad als Verkehrsmittel mit dem Auto gemein. Wenn es nicht gefahren wird, muss es irgendwo abgestellt werden. Dabei braucht ein Rad viel weniger Platz als ein Kraftfahrzeug, hat aber auch seine eigenen Anforderungen. Der Senat will dem steigenden Bedarf an Fahrradstellplätzen mit einer Strategie Fahrradparken begegnen. Beim Runden Tisch Fahrradparken berät der ADFC den Senat. VON PHILIPP POLL

Der Schuh drückt, das ist allen Teilnehmenden des Runden Tisches schon in der ersten Sitzung klar. »Das Fahrradparken ist in Berlin zur Zeit ein besonderes Problem«, konstatiert Horst Wohlfarth von Alm, der den Runden Tisch seitens der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt betreut. Der derzeitige Bedarf übersteigt das Angebot bei weitem und der Fahrraddiebstahl floriert. Im Jahr 2014 wurden in Berlin rund 30.000 Räder gestohlen gemeldet – bei hoher Dunkelziffer. Die Aufklärungsquote dümpelt bei knapp über 4%, während die Zahl der Diebstähle seit Jahren zunimmt. Dabei ist der finanzielle Schaden mit 16,4 Mio. € (2014) nur das halbe Problem. Das Diebstahlrisiko hält Menschen davon ab, Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen. Der ADFC setzt sich seit langem für mehr und sicherere Fahrradstellplätze ein und fordert den Senat in seinem Umsetzungskonzept auf, einen Haushaltstitel für sicheres Fahrradparken zu schaffen. Denn die Fahrräder auf Berlins Straßen sind schon längst nicht mehr die rostigen Drahtesel von einst. Der ADFC Fahrradmonitor [1] zeigt, dass Radfahrer inzwischen durchschnittlich rund 660 € für ein neues Rad ausgeben. Zudem legen sich immer mehr Menschen ein Pedelec zu und wer schließt schon



gerne ein 3.000-€-Fahrrad am Bahnhof an einen Bügel?

»Broken Windows«

Frau Hermansdörfer ist beim LKA für die Städtebauliche Kriminalprävention zuständig. Sie weiß, wo viele Fahrräder gestohlen werden. Denn die Polizei verfügt über ein digitales Kataster, einen Stadtplan in 3D, auf dem die Diebstahlhäufigkeit mit roten Balken dargestellt wird. »Dieben wird es leicht gemacht, wenn die Bereiche fürs Fahrradparken vi-

suell abgeschottet oder abgelegen sind. Soziale Kontrolle, eine geordnete Situation und gute Beleuchtung sind wichtig«, so die Beamte. Nach dem Prinzip »Broken Windows« lässt sich beobachten, dass die Kriminalität besonders dort zunimmt, wo der öffentliche Raum ohnehin verwahrlost aussieht – Stichwort Fahrradleichen. Hermansdörfer unterstützt die Forderung des ADFC nach sicheren Abstellmöglichkeiten.

Fahrradparken an S- und U-Bahnhöfen

»Bike + Ride« heißt das Senatsprogramm zum Fahrradparken an S- und U-Bahnhöfen. Seit 2007 ermöglicht es S-Bahn und BVG, für den Bau von Fahrradbügeln auf Fördermittel der Stadt zugreifen. Obwohl so viele neue Bügel entstanden sind, ist der Bedarf an Bahnhöfen noch lange nicht gedeckt. Inzwischen gibt es knapp dreißigtausend Fahrradstellplätze – davon rund 10% noch als Vorderradhalter, die unter Radfahrern gern »Felgenbieger« genannt werden. Eine aktuelle Senatserhebung zeigt, dass die Nachfrage schon heute 25% über den Kapazitäten liegt. Bis 2030 wird von einem Bedarf an 34.000 zusätzlichen B+R-Plätzen ausgegangen (siehe Abb. mitte). Diese Verdopplung des heutigen Angebots wird an vielen Stationen mit einfachen Bügeln nicht zu erreichen sein.

Neue Lösungen müssen her. Als Pilotprojekt hat Stadtrat Jens-Holger Kirchner (Grüne) am Bahnhof Pankow kürzlich eine erste Anlage mit »Doppelstockparkern« eingeweiht. Das ist eine preiswerte Lösung und vergleichsweise schnell und einfach umsetzbar. An großen Bahnhöfen fordert der ADFC allerdings diebstahlsichere Maßnahmen wie Radstationen (siehe radzeit 1/2016). In der Senatsverwaltung hingegen herrscht die Sorge vor, die Berliner würden die notwendigen Gebühren nicht zahlen wollen. Deshalb sind in der Strategie Sammelschließanlagen und Radstationen nur als Pilotprojekte vorgesehen, etwa an den Bahnhöfen Zehlendorf, Gesundbrunnen oder Ostkreuz.

Hamburg geht derweil mit weniger Zweifel an die Sache. Schließlich entlastet jeder Pendler, der vom Auto auf den Umweltverbund umsteigt, die Stadt von mehr als 400 PKW-Fahrten im Jahr – mit entsprechendem volkswirtschaftlichen Nutzen. Bis 2025 wird die Hansestadt im Rahmen seiner Bike&Ride-Strategie zusätzlich 12.000 Stellplätze einrichten, davon 6.000 überdacht und rund 2.400 in Sammelschließanlagen. Die Investitionskosten werden mit 30 Mio. € veranschlagt. Eine zentrale Gesellschaft übernimmt Planung, Bau und Unterhaltung für alle Anlagen [2].

Bedarf an Wohnungen und Zielpunkten des Radverkehrs

Anhand dreier beispielhafter Gebiete (sogenannte Modellzellen) kalkulierte die



Hotspots der Fahrraddiebstähle rund um den Alexanderplatz Grafik: Polizei Berlin

Senatserhebung den Bedarf auch für Wohngebiete, Pendler- und Einkaufsverkehr. Im Ergebnis werden bis 2030 rund 39.000 zusätzliche Stellplätze im öffentlichen Raum prognostiziert.

»Bei dieser Größenordnung empfehlen wir, Fahrradbügel häufiger auch auf Kfz-Stellplätzen aufzustellen«, sagt Herr Bohle von der beauftragten Planungsgemeinschaft und greift damit eine Forderung des ADFC auf. Als Pilotprojekt sollen auch so genannte »Fahrradhäuschen« im Straßenraum erprobt werden. Der ADFC fordert schon länger solche Lösungen für Standorte wie dichte Altbauquartiere, wo es auf

den Wohngrundstücken keinen Platz für andere Abstellanlagen gibt.

Die Senatsverwaltung plant, die Berliner Strategie Fahrradparken zusammen mit einem Finanzierungsvorschlag nach Möglichkeit noch vor den Wahlen dem Abgeordnetenhaus vorlegen. Der ADFC Berlin macht sich für eine baldige Umsetzung stark.

[1] ADFC Fahrradmonitor 2013
www.adfc.de/monitor

[2] P+R-Programm Hamburg:
www.hamburg.de/radverkehr/4128764/bike-and-ride-in-hamburg/



ZENTRALRAD

Gute Räder seit 25 Jahren



GEBURTSTAGSTOUR

Berlin Zentral (Mai/Juni): N52° 30.316 | E13° 25.075
 Berlin West (Juli): N52° 28.691 | E13° 11.805
 Berlin Ost (August): N52° 26.619 | E13° 37.296
 Brandenburg (September): N51° 56.322 | E13° 53.847
www.zentralrad.de/25 | www.facebook.com/zentralrad25





Über Stock und Stein: Beim Trials Cup konnte man die internationalen Profis hautnah beim Springen und Klettern erleben – wer den Boden berührt, verliert.



Einleuchtend: Der Magnic Light Felgendynamo funktioniert berührungslos. Aus der rotierenden Felge wird auf Wirbelstrombasis mit Neodym Magneten Strom erzeugt – Kabel und Batterien waren gestern. Foto: Magnic Innovations



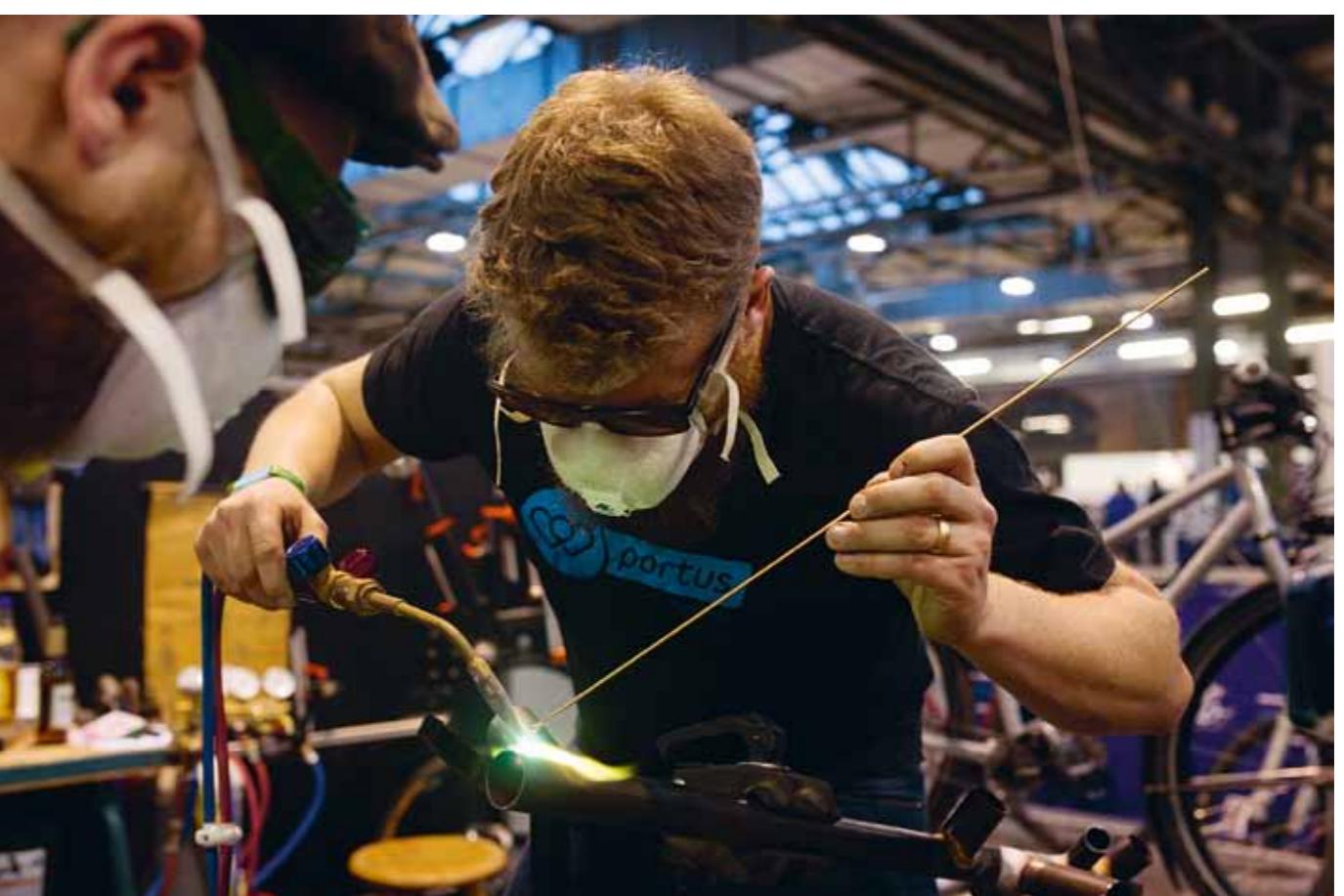
Das Duo von FERN schweißt nicht nur erstklassige Rahmen, sondern bietet auch Reisetaschen in verschiedenen Formaten an. Handgemacht in Berlin und von den Herstellern erprobt in aller Welt.

Appetit holen – Ein Gang über die Fahrradschau

Die Berliner Fahrradschau sieht sich nicht als einfache Messe, sondern als »weltweit führende Fahrrad- und Lifestyleshow«. Das klingt erstmal ziemlich aufgeblasen, ist aber doch nicht so weit hergeholt. Betritt man die Hallen des ehemaligen Güterbahnhofs der Station am Gleisdreieck, läuft einem als Fahrradliebhaber das Wasser im Munde zusammen. Über 300 Aussteller versuchen sich gegenseitig an Glanz zu übertrumpfen, ein Hingucker jagt den nächsten: handgemacht, Sammlerwert, Zukunftstechnologie – normale Fahrräder sieht man höchstens bei den Gästen, die ihre Drahtesel durch die Halle rollen, gern stilecht mit Radermütze und Kuriertasche über der Schulter. Während die Schritte sich automatisch an den Takt der Swing-Musik aus den Deckenlautsprechern anpassen, bestaunt man all die Schätze und traut sich kaum, nach dem Preis zu fragen. Probefahren ist aber auch auf der Fahrradschau erwünscht, wenn man sich nicht eines der Unikate aussucht und, bei großem Andrang, ein bisschen Wartezeit mitbringt. Hinter der Eingangshalle mit den Fahrrad-Herstellern, einem Bereich für Tourismus und einer Halle für Bekleidung und Zubehör finden die Sport-Events statt. Bikepolo, Pumptrack, Trials oder Kunstrad, irgendwas läuft immer, unterlegt von den Beats des DJ. Deshalb ist das mit der »Show« nicht gelogen. Auf der Fahrradschau kann man mühelos zwei Tage allein mit Gucken und Stauen verbummeln, ohne sich zu langweilen. Nur wer einfach ein neues Fahrrad sucht, fühlt sich vielleicht ein wenig überfordert. Die Fahrradschau ist eben eher etwas zum Appetit anregen – gesessen wird dann im Fahrradladen um die Ecke. ■ NL



Gadgets und Glamour: Nicht alles auf der Fahrradschau braucht man wirklich – schön ist es trotzdem.



Rahmenbau live: Wer noch nie an einem Fahrradrahmen geschweißt hat, konnte das auf der Fahrradschau direkt mal ausprobieren. Fotos: Jan Steinhauer

Hightech, Holz und hoher Besuch

Zum sechsten Mal fand die VELOBerlin in den Messehallen am Funkturm statt. Neben über 300 Herstellern, die ihre Marktneuheiten präsentierten, war auch die Politik zu Besuch.

Andreas Geisel, Senator für Stadtentwicklung und Umweltschutz, eröffnete die Messe mit einem Lob für das angeradelte Publikum: »Das Fahrrad hilft uns, Mobilität zu gewährleisten und dabei die Lebensqualität in der Stadt hoch zu halten.« Auch Norbert Barthle, Parlamentarischer Staatssekretär des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) betonte die Bedeutung des Radverkehrs. Er erinnerte daran, dass gerade in den Städten mehr als 50 % aller Fahrten mit dem Auto kürzer als fünf Kilometer seien – viel Potenzial nach oben für das Fahrrad.

Mit diesen klaren politischen Bekenntnissen der Politik zum Rad begann die Messe, begründet mit Blick auf Gesundheit, Klima und Stadtentwicklung. Die Statements stehen jedoch in Widerspruch zur Realität auf den Straßen und den Investitionen der Städte. Das zog die Aktiven des ADFC genauso in die Messehallen wie die Macher des »Volksentscheid Fahrrad«, die Anfang April einen Entwurf für ein Radverkehrsgesetz an den Senat übergeben hatten.

Die Mehrzahl der knapp 15.000 Besucher, die sich Räder und Radzubehör von mehr als 300 Ausstellern und Marken ansahen, waren aber gekommen, um sich pünktlich zur Eröffnung der Radsaison einen Überblick über die Neuigkeiten am Markt zu verschaffen: Die VELO hat den Anspruch, auch die mehr oder weniger engagierten Alltagsfahrerinnen und -fahrer abzuholen. »Ich bin hier, weil ich mein altes Rad ersetzen will«, sagte ein Vater, der mit Partnerin und Sohn über die Messe schlenderte, und war damit nicht allein. Dementsprechend hatten die Ausstel-



ler ihr ganzes Angebot aufgefahren, das Besucher auf dem Freigelände und verschiedenen Parcours direkt austesten konnten. Und während das Wetter am Samstag noch recht trübe war, erwärmte die Sonne am Sonntag den weiten Hof unter dem Funkturm und ließ auch die Zahl der Probefahrten in die Höhe schnellen. Shows mit dem Trial-Profi und Weltrekordhalter Marco Hösel sowie der Kunstradfahrerin Ines Brunn sorgten bei Musik und Sonnenschein für gute Stimmung.

Was waren die Trends?

Unter dem Titel »Smart Cycling« präsentierte die VELOBerlin das digitale Rad. Navigation, Trittfrequenz, Bedienung, Beleuchtung und Motordaten des E-Antriebs laufen in Bordcomputer oder Smartphone zusammen. Die Daten werden im Internet gespeichert und verwaltet, so kann beispielsweise der Dieb-

stahlschutz aktiviert oder ein Techniker per Fernabfrage für Service-Checks gerufen werden. All diese neuen Funktionen werden über das Display am Lenker gesteuert. Was bei E-Bikes oft schon integriert ist, setzt sich nun auch bei der Aufrüstung von rein muskelbetriebenen Rädern durch: Das neue Herzstück der vernetzten Räder sind Smartphones und GPS-Navigationssysteme.

Wer sich draußen kurz in die Sonne legen wollte, musste mit Radfahrern über sich rechnen

Dem Nachwuchs scheint es zu gefallen – Lastenrad auf dem Indoor-Testparcours

Fotos: Velokonzept



Messe-Samstag eine Fachveranstaltung auf dem Messegelände, bei der Hersteller ihre innovativen Konzepte interessierten Architekten, Stadtplanern und Vertretern von Kommunen vorstellen.

Die Wohlfühlzentrale der Messe war wie in den Jahren zuvor bei den Holzwürmern: In einer der sonnenverwöhnten Rotunden der Messe hatten sich erneut die Holzrahmenbauer und Fahrradmöbelanbieter versammelt. Hier im Kaffeeduft ließ man sich gerne nieder oder deckte sich mit kleinen Gadgets und Klamotten ein. Handwerklich hochdel, aber weniger was für die spontane Shoppinglaune waren dabei die Schuhe von Manuel Bär: Der Schumacher hatte seine hand- und maßgefertigten Radschuhe (mit Klicks!) dabei. Bär schafft es, dass diese Radschuhe nicht von herkömmlicher Fußbekleidung zu unterscheiden sind, die zu jedem schicken Anzug passen. Das muss man sich dann aber auch leisten können – das Paar kostet 1.700 Euro. ■ NL



Testparcours unterm Funkturm



Ines Brunn auf dem Kunstrad

Brandenburgs Wirtschaftsminister Albrecht Gerber (3.v.l.) stellt für die Modernisierung der überregionalen märkischen Radwege 40 Millionen Euro bereit. Das Foto zeigt ihn auf dem Radfernweg R 1 - zugleich Deutschland-Route 3 - auf der Tour durch den Campingpark Potsdam-Sanssouci. Foto: Katrin Starke

Der Radtourismus ist die stärkste Säule der märkischen Tourismusbranche. Von den 92 Millionen Tagetouristen, die Brandenburg pro Jahr verbucht, sind elf Prozent mit dem Rad unterwegs. »Und mehr als ein Viertel der Übernachtungsgäste, die nach Brandenburg kommen, fahren hier Rad«, sagt Dirk Wetzel, Fahrradexperte bei der Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH (TMB). »Der deutschlandweite Durchschnittswert liegt bei nur 12,6 Prozent«, verweist er auf Zahlen, die das Institut für Management und Tourismus (IMT) erhoben hat. »Radtouristen bescheren unserer Tourismusbranche einen Umsatz von mehr als 850 Millionen Euro im Jahr«, ergänzt Wirtschaftsminister Albrecht Gerber (SPD). »Die Voraussetzung für diesen Erfolg ist eine gute Qualität der Radwege«, weiß Gerber, begeisterter Radler und seit Jahren Mitglied beim ADFC.

»Ist der Bedarf höher, können wir aufstocken«

Die überregionalen Radwege sollen nun mit Unterstützung des Landes modernisiert werden. 40 Millionen Euro seien in der laufenden Förderperiode bis 2020 zunächst reserviert, sagte Gerber. Damit werden Investitionen der Landkreise, die zusammen mit ihren Kommunen für den Erhalt der Wege verantwortlich sind, bis zu 80 Prozent unterstützt. »Mit dem Geld können zum Beispiel Wurzelsperren eingebaut, enge Radwege verbreitert oder Wegweiser an Knotenpunkten errichtet



40 Millionen Euro für Brandenburgs Radwege

Brandenburgs Radwege sind in die Jahre gekommen. Zumeist in den 1990er-Jahren angelegt, sind manche der einstigen Vorzeigestrecken zu Huckelpisten mutiert. 40 Millionen Euro will das brandenburgische Wirtschaftsministerium jetzt für die Radwegmodernisierung locker machen. VON KATRIN STARKE

werden«, erklärt Gerber. Unterstützt werde auch die »Möblierung« der Radwege wie der Bau von Schutzhütten, das Anlegen von Picknickstellen und das Aufstellen von Bänken. Erste Förderanträge liegen mittlerweile vor. »Ist der Bedarf in den Landkreisen und Kommunen höher, können wir die Gesamtsumme auch noch aufstocken«, kündigt Gerber an.

In den 90er-Jahren wurden Fehler gemacht

Der Haken am Programm: Das Geld fließt nicht für eine einfache Sanierung der Radwege, sondern nur für eine »qualitative Aufwertung«, erklärt Martin Linsen, für Tourismus zuständiger Referatsleiter

im Wirtschaftsministerium. Der Bedarf ist da: In den 90er-Jahren seien beim Radwegbau aus Unwissenheit Fehler gemacht worden, sagt der Fachmann. Teilweise sei ungeeigneter Belag verwendet worden. Auch mit Wurzelsperren habe man sich noch nicht so ausgekannt. Die Folgen – aufbrechen-der Asphalt – sind vor allem im Süden Brandenburgs sichtbar.

Märkische Streusandbüchse sorgt für Probleme

Die Krux, mit der Brandenburg zu kämpfen hat: die Streusandbüchse. Wegen des sandigen Untergrundes sei Radwegbau im Land eine schwierige Sache, sagt Linsen. »In anderen Bundesländern mussten oftmals nur vorhandene landwirtschaftliche Wege ausgeschildert werden. In Brandenburg aber gab es diese asphaltierten Strecken nicht – erst recht nicht im Forst oder entlang der Flüsse«, erklärt der Fachmann. Genau diese Wege aber seien heute das Besondere des märkischen Radwegeangebotes. Aber während die Landwirtschaftswege andernorts eine Traglast von 40 Tonnen aufwiesen, seien es in Brandenburg vielfach nur fünf Tonnen. »Die Erfahrung hat gezeigt, dass das nicht ausreicht.«

Anzeigen

DAS SPEZIALRADGESCHÄFT

GRÖßTE AUSWAHL AN
FALTBAREN VELOS, LEICHTBAUVELOS,
TRETROLLERN & FALTBAREN DREIRÄDERN
u.a. "TriLite" - weltweit erstes FALTBARES SESSEL- / LIEGEDREIRAD
für Sport, Freizeit, Reha
-> ein faltbares kippstabile (!!) Dreirad für normale Sitzposition
& ALLES RUND UM'S VELO: SCHNELLREPARATUREN,
VERMIEITUNG (incl. Wochenumzug),
Fahrrad. Frank

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
christoph.beck@fahrrad-direktor.de



ADFC Potsdam rollt los

Eine gemeinsame Radtour von Stadt und Bürgern in Potsdam
VON LYDIA HEIL (Ortsgruppe Potsdam)



Reger Zuspruch für die von ADFC und Stadt angebotene Radtour
Foto: Petra von Carnap-Hildebrand

Am Sonnabend, den 2. April 2016 trafen sich viele Potsdamer und Potsdamerinnen gemeinsam mit dem Radverkehrsbeauftragten Torsten von Einem und dem Oberbürgermeister Jann Jakobs auf dem Luisenplatz, um offiziell die Fahrradsaison zu eröffnen. Für viele Radfahrende, ist natürlich rund um die Uhr Saison. Ein Potsdamer drückte es so aus: »Ich fahre ja auch im Winter, aber es ist einfach schön, wenn man sich nicht mehr so dick einpacken muss.« ADFC-Aktive der Ortsgruppe Potsdam hatten die Touren mit dem Radverkehrsbeauftragten abgestimmt. Nach einer kurzen Ansprache setzten sich bei herrlichstem Frühlingswetter zwei Gruppen in Bewegung. Das waren einerseits die Familien mit Kindern, die vom Oberbürgermeister Jann Jakobs angeführt wurden und nach 4,5 km entlang des Templiner Sees bei der Verkehrswacht in der Pirschheide ihre Geschicklichkeit testen konnten. Der Nachwuchs ist auf jeden Fall 100% fahrradaffin: »Ich fahre gern Rad, weil ich mein Rad so liebe«, gab ein vierjähriges Mädchen zu Protokoll.

Auf anderem Wege fuhr eine ca. 80 Menschen umfassende Gruppe in Richtung Norden. Dabei wurde der neue Uferweg am Jungfernsee getestet, anschließend ging es auf ruhigen Straßen durch Niedlitz. Einer der Zwischenstopps wurde an der Radfahrer-Zählstelle an der Lindenallee eingelegt. Hier konnte von Einem verkünden, dass sich der Radver-

Radwegebenutzungspflicht: Fortschritte in Brandenburg

Sven Krein vom ADFC Velten bekam unerwartet Recht bei seinem Einspruch gegen die Benutzungspflicht der Radwege entlang der Landesstraße L 172 und einer weiteren Hauptstraße in der Stadt Hennigsdorf. In einem Schreiben an den ADFC-Aktiven kündigte die Kreisverwaltung Oberhavel die vollständige Aufhebung an. Über den betroffenen Abschnitt der L 172 fahren durchschnittlich 11.000 Kraftfahrzeuge pro Tag. Auch in Falkensee sind für das zweite Quartal 2016 Untersuchungen zur Radwegbenutzungspflicht geplant, wie die Straßenverkehrsbehörde in Nauen mitteilte. Bereits im November 2011 wies das Landesministerium die unteren Straßenverkehrsbehörden an, die Infrastruktur entsprechend zu überprüfen. Im März 2015 folgte ein Widerspruch gegen die Anordnung der Benutzungspflicht in der Hertzstraße in Falkensee und davor. Zudem wies die ADFC-Ortsgruppe Falkensee die Stadtverwaltung auf den vom Bundesministerium für Umwelt ausgeschriebenen Bundeswettbewerb »Klimaschutz im Radverkehr« hin. Der zwischen Falkensee und Berlin noch lückenlose »Radweg der Sympathie« biete sich als Projekt für die Teilnahme an, so Ute Schult von der Ortsgruppe Falkensee.

Anzeige

Seit über 30 Jahren
Qualität und Fahrradvielfalt
aus Kreuzberg



räderwerk
FAHRRÄDER UND ZUBEHÖR

Bergmannstraße 107
10961 Berlin
Mo – Fr 10 – 19
Sa 10 – 16
Fon 74 07 35 99

Körtestraße 14
10967 Berlin
Mo – Fr 10 – 19
Sa 10 – 16
Fon 6 91 85 90
info@raederwerk.de
www.raederwerk.de

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



Mehr als 250 Mitglieder waren im Tempodrom zu Gast Fotos: ADFC Berlin

Mitgliederversammlung 2016

Auf der Mitgliederversammlung des ADFC Berlin am Samstag, den 19. März 2016, wählten die Mitglieder einen neuen Vorstand und stimmten dafür, den Volksentscheid Fahrrad zu unterstützen.



Der neue Vorstand (v.l.n.r.): Frank Maserat, Andreas Lindner, Eva-Maria Scheel, Florian Noto, Evan Vosberg, Norbert Kesten

Zum ersten Mal trafen sich die Mitglieder zu ihrer jährlichen Versammlung im Tempodrom Berlin. Dessen Kleine Arena, so durften sie feststellen, eignet sich nicht nur für Konzerte, sondern auch für spannende fahrradpolitische Debatten. Bevor es dazu kam, wurden aber zunächst die Delegierten zur Bundeshauptversammlung gewählt (S. 21 unten). Diese werden entsandt, um dort den Landesverband auf Bundesebene zu vertreten. Anschließend fasste der Vorstand das ADFC-Jahr 2015 zusammen. Neuigkeiten und Highlights, Aktionen, Demos und Pressearbeit wurden den Mitgliedern vorgestellt. Besonderer Schwerpunkt lag auf der verkehrspolitischen Strategie des Verbands und wie sich der Volksentscheid Fahrrad in den Methodenmix seiner politischen Arbeit einfügt. Schatzmeister Frank Maserat legte die finanzielle Situation des Landesverbands dar, machte Ausgaben und Einnahmen transparent. Die erste gute Nachricht des Tages: Der ADFC Berlin wirtschaftet gut, die finanzielle Situation ist ausgezeichnet.

Die zweite gute Nachricht: Die Mitgliederzahl wächst weiter, Berlin zählt bei nahe 14.000 ADFCler.

Anträge zum Volksentscheid

Nach der zweiten Pause wurde über die Unterstützung des Volksentscheids Fahrrad abgestimmt (siehe radzeit 1/2016 und S. 21 in diesem Heft). Drei Anträge dazu waren zuvor eingereicht worden. Ein Antrag des Vorstands ersuchte die Mitglieder, die Initiative ideell zu unterstützen. Das bedeutet, der Verband unterstützt das Vorhaben, plant aber keine Finanzmittel oder sonstige Ressourcen dafür ein. Darüber hinaus behält sich der ADFC Berlin vor, dass einzelne Ziele des Volksentscheids von ADFC-Positionen abweichen, auch in der öffentlichen Debatte. Ein zweiter Antrag kam von den Initiatoren des Volksentscheids, unter denen sich seit Beginn viele ADFC-Mitglieder befinden. Auch er forderte die Unterstützung, ohne die erwähnten Einschränkungen, aber sonst weitgehend deckungsgleich mit dem Antrag des Vorstands. Ein dritter Antrag wurde von Aktiven des ADFC eingereicht, die den Volksentscheid und das ihm zugrunde liegende



Verkehrsstaatssekretär und ADFC-Mitglied Christian Gaebler vertrat seine Meinung zum Volksentscheid Fahrrad

Gesetz skeptisch sehen. Zwar habe der geplante Volksentscheid die Publicity für den Radverkehr erhöht, das Gesetz sei aber nicht in allen Punkten vertretbar, argumentierte der ehemalige Vorstand Bernd Zanke. Vielmehr sollte sich der Verein auf seine bisherige Arbeit konzentrieren und gegebenenfalls einen eigenen Gesetzentwurf formulieren. Das Thema bewegt die Mitglieder seit Monaten, es wurde leidenschaftlich und auf hohem Niveau debattiert. Die Abstimmung brachte schließlich ein klares Ergebnis:

Mehr als zwei Drittel der anwesenden Mitglieder stimmten für den Antrag des Vorstands und damit für die Unterstützung der Initiative. Zusätzlich zu den Anträgen zum Volksentscheid wurden zwei satzungsändernde Anträge von der Versammlung beschlossen. Demnach können Vorstandsmitglieder jetzt auch per Telefonkonferenz ihr Stimmrecht wahrnehmen. Die Amtszeit für Vorstände wurde außerdem auf fünf Amtsperioden (zehn Jahre) am Stück begrenzt.

Vorstandswahl

Anschließend stand, wie jedes zweite Jahr, die Wahl des Vorstands an. Die Mitglieder wählten erneut Eva-Maria Scheel zur Landesvorsitzenden, Florian Noto und Evan Vosberg kamen als Neuzugänge in den Vorstand (Vorstellung auf S. 5). Frank Maserat wurde als Schatzmeister wiedergewählt und ist neben dieser Aufgabe weiterhin für Verbandsentwicklung zuständig. Auch Norbert Kesten (Arbeitsschwerpunkt Kinder, Jugend und Familie) und Andreas Lindner (Arbeitsschwerpunkt Radtouren) wurden erneut von der Versammlung gewählt. Nach der Wahl wurden auch die ausscheidenden Vorstandsmitglieder verabschiedet. Bernd Zanke, Boris Schäfer-Bung und Claudia Pirsch wurden mit kräftigem Applaus der Mitglieder für ihr Engagement geehrt.

Mit Maike Berndt wurde zudem eine neue Fachreferentin für Tourismus gewählt, während Michael Dittmann neuer Fachreferent für Kinder, Jugend und Familie ist. Landesvorsitzende Scheel zeigte sich nach dem langen Tag erschöpft, aber zufrieden: »Ich danke den Mitgliedern für ihr Vertrauen. Es ist schön, Bestätigung für unsere Arbeit zu erhalten. Mit neuen Kräften im Vorstand freuen wir uns auf das Fahrrad-Jahr 2016!« ■ NL

BHV-Delegierte:

Susanne Grittner
Eva-Maria Scheel
Roland Jannermann
Bernd Zanke
Susanne Jäger
Daniel Pepper
Norbert Kesten
Tim Lehmann
Gesine Koeltzsch
Florian Noto
Tim Birkholz

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, »Schloßgarten«, Schloßstr. 64, **Sven Lorenzen**, Tel. (030) 312 95 37, sven.lorenzen@adfc-berlin.de

Friedrichshain-Kreuzberg

1. und 3. Dienstag im Monat, »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

Mitte

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

Neukölln

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

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

Reinickendorf

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

Schöneberg

2. Montag im Monat, 19 Uhr, »Feinbäckerei«, Vorbergstr. 2, 10823 Berlin. **Markus Kollar**, markus.kollar@adfc-berlin.de

Spandau

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

Steglitz-Zehlendorf

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

Tempelhof

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

Treptow-Köpenick

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

Wuhletal Marzahn-Hellersdorf

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



Juristen und Experten halfen beim »Gesetzes-Hackathon«, das Radverkehrsgesetz zu schreiben Foto: Volksentscheid Fahrrad

Es dreht sich was: eine breite Allianz für Berlins Radverkehr

Die Initiative Volksentscheid Fahrrad nimmt immer mehr Fahrt auf. Auf der Mitgliederversammlung des ADFC Berlin stimmte die Mehrheit für die Unterstützung des Vorhabens. Mitte April wurde das Gesetz fertig – und enthält einige Neuerungen. VON PHILIPP SANDERHOFF.

Als die Initiative Volksentscheid Fahrrad im Dezember vergangenen Jahres mit ihrer Vision einer fahrradgerechten Hauptstadt an die Öffentlichkeit trat, hätten die Reaktionen kaum gegensätzlicher sein können: Regierungsvertreter versuchten, das Vorhaben als radikalen Plan einzelner Utopisten abzutun. In der Fahrradszene hingegen wurde kontrovers diskutiert, ob Radverkehrsförderung per Gesetz ein geeigneter Weg sei, um die Politik zum Handeln zu bewegen. Die Mitglieder des ADFC Berlin sprachen sich im März, nach intensiver Diskussion, deutlich für eine Unterstützung des Radentscheids aus (S. 20). Eva-Maria Scheel, Landesvorsitzende des ADFC Berlin, sieht in der breit aufgestell-

ten Unterstützung die Chance, endlich den notwendigen Wandel in der Stadt zu erreichen: »Gemeinsam mit dem Volksentscheid Fahrrad und vielen anderen Verbänden bilden wir nun ein starkes Bündnis für ein fahrradfreundliches Berlin.« Denn längst reicht das Netzwerk der Unterstützer weit über die Grenzen der Berliner Fahrradszene hinaus: Zusammen mit dem Fahrgastverband Pro Bahn und dem Fachverband Fußverkehr (FUSS) vertritt die Initiative auch Anliegen des gesamten Umweltverbundes, der mit mehr als 70 Prozent Verkehrsanteil die mehrheitlich genutzte Mobilitätsform in der deutschen Hauptstadt repräsentiert. Gegen den Vorwurf von Verkehrssenator Andreas Geisel (SPD), der Radentscheid

fordere die radikale Bevorzugung einer einzigen Verkehrsart, hat die Initiative daher gute Argumente. Denn letztlich kommt eine Wende in der Verkehrspolitik allen Berlinerinnen und Berlinern zugute: »Mehr Radverkehr heißt bessere Luft, mehr Klimaschutz und eine lebenswerte Stadt«, sagt Daniel Moser, Verkehrsexperte von Greenpeace Deutschland, der auch zu den Unterstützern der Initiative Volksentscheid Fahrrad zählt.

Der Gesetzesentwurf steht

Grundlage für einen Volksentscheid ist ein Gesetz, das nach Einleitung des Volksbegehrens dem Abgeordnetenhaus zur Abstimmung vorgelegt wird. Um die Arbeit am Gesetz möglichst basisdemokra-

tisch und transparent zu gestalten, konnten die Zwischenentwürfe von Interessierten online kommentiert werden. Neben den zehn Kernzielen (siehe Kasten) kamen bis zur Fertigstellung Mitte April noch einige neue Forderungen hinzu: Einbahnstraßen-Öffnungen wo immer möglich, Messungs-, Berichts- und Evaluationspflichten der Verwaltung und vorrangige Winter-Räumung von 30 Prozent der Radverkehrsanlagen vor Pkw-Verkehr, um nur einige Punkte zu nennen. Außerdem sind die Bevorzugung baulicher Trennung von Radwegen und Fahrbahn sowie die Separierung von Busspuren und Radstreifen in den Paragrafen festgehalten. Das fertige Gesetz wurde am 11. April dem Senat übergeben, der nun die Kosten für die geforderten Maßnahmen schätzt. Eine Kostenschätzung haben auch die Initiatoren selber angestellt: Sie gehen von 320 Millionen Euro aus, verteilt auf sieben Jahre.

Wie geht es weiter?

Damit es im September 2017 zu der geplanten Abstimmung über den Gesetzentwurf kommt, muss die Initiative noch ein paar Hürden nehmen. Im nächsten Schritt muss das Team des Radentscheids im Mai und Juni mindestens 20.000 Unterschriften zur Einreichung des Antrags auf Einleitung eines Volksbegehrens sammeln, der das Abgeordnetenhaus verpflichtet, über den Gesetzentwurf des RadG abzustimmen. Der Koordinator des Sammelprozesses, Denis Petri, möchte den Druck auf den Senat jedoch hier bereits erhöhen: »Wir werden diese Zahl an Unterschriften im ersten Schritt deutlich übertreffen, um ein klares politisches Signal der Berliner Bevölkerung an den Senat und die Abgeordneten zu senden.« Lehnt der Senat den Antrag des Volksbegehrens dann ab, müssen für die Durchführung eines Volksentscheids bis Mitte 2017 mehr als 170.000 Unterschriften gesammelt werden. Mit-Initiator Heinrich Strößenreuther macht sich deshalb keine Sorgen und betont gern, dass seine Klientel ja einfach zu erkennen sei: »Alles, was zwei Pedale unter den Füßen hat, können wir nach einer Unterschrift fragen.«

Auf Berlins Radler kommen nun aufregende Zeiten zu: Wie wird die Initiative Volksentscheid Fahrrad die Verkehrspolitik langfristig verändern? Was wird die Abgeordnetenhauswahl im September

Die zehn Kernziele des Radverkehrsgesetzes (RadG)

1. 350 km sichere Fahrradstraßen auch für Kinder
2. 2 m breite Radverkehrsanlagen an jeder Hauptstraße
3. 25 gefährliche Kreuzungen pro Jahr sicher umgestalten
4. Transparente, schnelle Mängelbeseitigung
5. 200.000 mal Fahrrad-Parken an ÖPNV-Halten und Straßen
6. 50 Grüne Wellen fürs Fahrrad
7. 100 km Radschnellwege für den Pendlerverkehr
8. Fahrradstaffeln und eine SoKo Fahrraddiebstahl
9. Mehr Planerstellen und zentrale Fahrradabteilungen
10. Berlin für mehr Radverkehr sensibilisieren

bringen? Und kann der Volksentscheid Fahrrad womöglich in anderen deutschen Städten Schule machen? Eins ist klar: Berlin dreht sich schon jetzt ein paar Umdrehungen schneller.

Mitmachen

Um möglichst viele Berliner zu erreichen, benötigt der Radentscheid bei der Unterschriftensammlung die Hilfe jedes Einzelnen: Melden Sie sich als Helfer für eine Sammelaktion an, um das Team des Radentscheids zu unterstützen. Egal ob bei der ADFC Sternfahrt am 5. Juni oder auf öffentlichen Plätzen, jeder Termin zählt. Alternativ können Sie als freier Sammler auch eigenständig Unterschriften sammeln – wann, wo und so lange Sie wollen. Alle Informationen dazu finden

Sie unter www.volksentscheid-fahrrad.de/unterschreiben.

Zusätzlich werden die Unterschriftenlisten in Geschäften, Kitas und anderen Einrichtungen ausgelegt werden. Hierfür werden weiterhin Partner gesucht, die sich bei der Initiative als Auslagestelle registrieren.

Für ihre Arbeit braucht die Initiative nicht nur fleißige Ehrenamtliche, sondern auch Geldspenden – zum Beispiel für Materialien. Die Initiative ist dankbar für jede kleine oder große Summe.

Empfänger:
Netzwerk Lebenswerte Stadt e.V.
IBAN: DE67 1002 0500 0001 4944 00
BFSWDE33BER

Betreff: Volksentscheid Fahrrad

Offizielle Unterstützer der Initiative Volksentscheid Fahrrad Grafik: Volksentscheid Fahrrad



Kommentar: Beginn einer Drehung

VON NIKOLAS LINCK

Die Unterschriftensammlung hat noch gar nicht begonnen, da ist der Volksentscheid Fahrrad schon eine Erfolgsstory. Kein Wunder, denn während die Facebook-Fangemeinde wächst, halten die Initiatoren auch die Aufmerksamkeit der Berliner Leitmedien fast spielerisch aufrecht. Als Anlass zur Berichterstattung reicht inzwischen, dass sie Anzüge statt Wollpullis tragen, während sie ihren Unterstützerkreis stetig erweitern. Geschickt dampfen sie altbekannte Zahlen und Argumente zu leicht verständlichen Botschaften ein, hinterlegen sie mit schicken Grafiken und machen daraus kleine, gut verdauliche Häppchen, die auch jene überzeugen, die zuletzt in der Grundschule auf dem Fahrrad saßen. Radverkehr ist gut für uns und braucht angemessene Infrastruktur. Mobilität betrifft uns alle. Immer mehr Menschen sind in Berlin unterwegs. Betonschneisen wie die Kantstraße sind uns nicht von höheren Mächten unwiderruflich auferlegt.

Wer Beweise sucht, braucht ja nur aus dem Fenster zu schauen, selbst wenn es die Windschutzscheibe ist. Mit jedem wärmeren Frühlingstag drängeln sich morgens mehr Radfahrende auf den schmalen Furten vor den Ampeln und nicht erst beim siebten getöteten Radfahrer in diesem Jahr stellt sich die Frage, welcher Unfall vielleicht doch hätte verhindert werden können. Bei all dem Schwung könnte man fast vergessen, dass die Initiative noch am Anfang ihres langen Weges steht. Und auch, dass manch eine Forderung, je nach Sympathie des Betrachters, irgendwo zwischen »ambitioniert« und »unmöglich« rangiert. Denn wie es auch



Volksentscheids-Initiator Strößenreuther (l.) und Berliner ADFC-Vorsitzende Scheel im Gespräch mit Verkehrssenator Geisel (r.) und Sprecher Pallgen Foto: ADFC Berlin

weitergeht, die Debatte um den Volksentscheid hat die breite Öffentlichkeit wachgerüttelt. Nachdem die Berliner Politik bereits durch das ADFC-Umsetzungskonzept im Sommer 2015 im öffentlich unter Druck stand, war das Feuer entfacht. Ein drohendes Volksbegehren kurz vor der Wahl ist nun wie ein Blasebalg, der kräftig in die Glut pustet.

Plötzlich herrscht Einsicht bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, wenn sie den ADFC und die Volksentscheid-Initiatoren zum »Radverkehrsdialog« in die niederländische Botschaft einlädt und dort ihre Machtlosigkeit gegenüber den Bezirken beklagt. Wenn Andreas Geisel im Berliner Tagesspiegel zugibt, was ohnehin nicht zu übersehen ist: »Der Radverkehr wächst schneller als unsere Umsetzung«. Und wenn der Verkehrsse-

nator dann aus dem Nichts mit der Idee um die Ecke kommt, einen eigenen Landesbetrieb für Radinfrastruktur einzurichten, um Bauvorhaben zu beschleunigen. Einfach aussitzen kann Geisel die Sache offensichtlich nicht mehr, und so zeigt er sich neuerdings nicht nur kreativ, was die Effizienz seiner Verwaltung angeht, sondern auch gesprächsbereit. Einen ersten Geschmack darauf gab es auf der VELO, als Geisel ziemlich überraschend auf einen lockeren Plausch bei ADFC und Radentscheid vorbeikam – die erste Begegnung des Senators mit den Initiatoren überhaupt. »Berlin dreht sich« so das Motto des Volksentscheids, und Geisel dreht sich mit. Vielleicht nicht um 180 Grad, aber bald weit genug, um mit Berlins Fahrradaktivisten ernsthaft ins Gespräch zu kommen.

Anzeigen



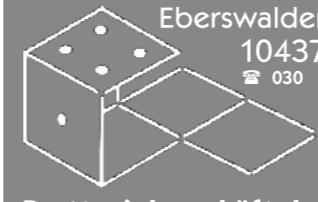
FAHRRAD BOX BERLIN
VERKAUF + REPARATUR + VERLEIH



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

Öffnungszeiten:
Mo.-Fr. 11.00 - 18.30 Uhr
Sa. 11.00 - 14.00 Uhr
Tel. 030 / 891 18 96
Fax 030 / 88 91 26 55
www.fahrradbox.com
mail@fahrradbox.com

Eberswalder Str. 27
10437 Berlin
030 54 71 45 70
Brettspielgeschäft.de
Immer eine Radtour wert ...
Öffnungszeiten: Mo.-Sa. 11-21 Uhr




**Beliebteste
Regionalbank Deutschlands**

Platz 1
PSD Bank Berlin-Brandenburg
Ausgabe 5/2015



Euro
Euro-Umfrage (131 772 Teilnehmer)



Bank- und
Kreditkarte im
ADFC-Design

Der schnelle Weg zum kostenlosen Gehaltskonto

Schritt 1: PSD GiroDirekt eröffnen

- ✓ Exklusiver Vorteil für ADFC-Mitglieder: 50 Euro Startguthaben bei Gehaltseingang
- ✓ Kostenlose Kreditkarte Classic
- ✓ Äußerst günstiger PSD DispoKredit
- ✓ Bundesweites Geldautomatenetz

Schritt 2: Kontoumzugsservice nutzen

- ✓ Innovativ, digital und einfach

psd-bb.de/adfc-berlin



Genossenschaftliche Werte leben und erleben

Fair, persönlich, sicher und sozial

GEMEINSAM ZIELE ERREICHEN



Berlin-
Brandenburg eG



24

radzeit 2/2016

radzeit 2/2016

25

Per Rad auf den Spuren der Jakobspilger

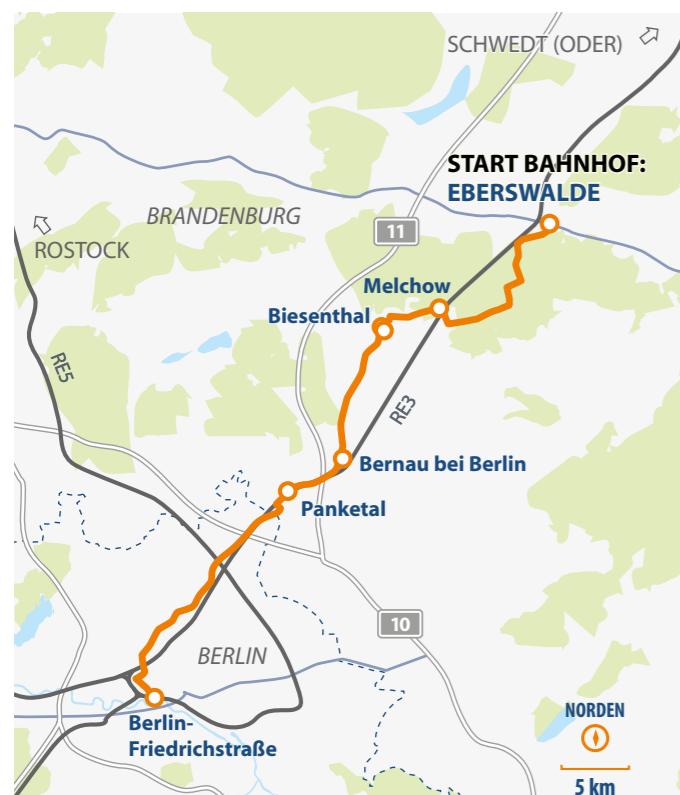
Seit sich Hape Kerkeling auf den Weg nach Santiago de Compostela machte, erlebt das Pilger-Wandern einen wahren Hype. Wer aber denkt, dass man die Pilgerwege nur zu Fuß zurücklegen kann, ist auf dem Holzweg. Wir sind von Eberswalde nach Berlin auf den Spuren der Jakobspilger geradelt.

TEXT UND FOTOS VON KATRIN STARKE UND CLAUDIA LIPPERT

Der Jakobsweg verläuft durch Brandenburg? »Man kann von den Wegen der Jakobspilger sprechen«, präzisiert Frank Goyke, Autor des Buchs »Auf dem Jakobsweg durch Brandenburg«. Das seien die Strecken entlang der großen Handelsstraßen, die schon im Mittelalter von Pilgern auf ihren Wallfahrten genutzt wurden. Einer dieser Wege war die »Via Imperii«. Die alte Reichsstraße führte von Szczecin über Berlin und Lutherstadt Wittenberg nach Leipzig. Bis nach Wittenberg ist Goyke geradelt, in zehn Etappen hat er die Strecke unterteilt. Wir steigen am Beginn der fünften Etappe aufs Rad. In Eberswalde. Die Fahrt dorthin dauert mit DB-Regio 35 Minuten – ein guter Startpunkt also für einen entspannten Tagesausflug. Denn um Entspannung soll es gehen. Das ist es, was die Pilger unserer Tage antreibt: Sie wollen in der Natur durchatmen, entschleunigen.

Durchs Schwärzetal – auf Wanderwegen

Wir beginnen unsere Tour an der Kirche St. Maria Magdalena, einer der bedeutendsten hochgotischen Stadtpfarrkirchen der Mark Brandenburg aus dem 13. Jahrhundert. Den Weg dorthin können wir nicht verfehlten: Der Klang der Glocken schallt durch die Innenstadt, als wir in Eberswalde ankommen. Die Pforten der Kirche sind geöffnet, so dass wir den Spätrenaissancealtar



Der Startpunkt unserer Rad-Pilgertour: die evangelische Kirche St. Maria Magdalena in Eberswalde.



bestaunen können. Von der Kirche aus radeln wir zum Forstbotanischen Garten. Der Anblick der Villen am Wegesrand entschädigt für das Huckelpflaster rund um Maria Magdalena. Im Forstbotanischen Garten stehen die Rhododendren in voller Pracht. Wir pausieren kurz, um die Heil- und Gewürzplanten zu betrachten. Dann biegen wir auf den Wanderweg durchs Schwärzetal nach Spechthausen ab, wo sich das Flüsschen Schwärze mit dem Nonnenfließ vereint. Ja, richtig: Obwohl von Eberswalde aus über Melchow und Biesenthal ein Radweg ausgeschildert ist, schwenken wir immer mal wieder auf Wanderwege ein. Schließlich wollen wir die Wege nehmen, auf denen einst die »Via Imperii« verlief. Deren genauer Verlauf geht aus der Karte der Jakobusgesellschaft Brandenburg-Oderregion hervor. Von deren Homepage lassen sich auch die entsprechenden GPS-Tracks herunterladen – was sinnvoll ist, wenn man sich nicht verfahren will. Denn noch fehlt auf diesem Streckenabschnitt die stilisierte gelbe Muschel auf blauem Grund, mit der die Wege der Jakobspilger gekennzeichnet sind.

Die Melchower Kirche war einst ein Stall

Das Örtchen Spechthausen hat es mal zu Weltruf gebracht: In der dortigen Papierfabrik wurden einst Sicherheitspapiere für Banknoten und Aktien produziert. 1956 wurde die Produktion verlegt, die Nationale Volksarmee nutzte das bis heute vorhandene Werksgelände als Lager. Von Spechthausen führt unser Weg durch die Barnimer Heide nach Schönholz. Nur drei Kilometer sind es von hier nach Melchow, wo wir in die Alte Dorfstraße einbiegen. Die kleine Kirche am Straßenrand kann ihre ursprüngliche Funktion kaum verbergen: Das Gotteshaus diente einst als Stall, bis der Bauer Hermann Kosse das Gebäude 1931 der Kirche zur Verfügung stellte. Erst seit zweieinhalb Jahren hat es auch einen Glockenturm.

Route der »Via Imperii« führt auch mal auf die Wiese

Wir folgen den Schildern zum Bahnhof. 1904 an der Berlin-

Stettiner Eisenbahn eröffnet, dient der »Naturparkbahnhof« heute Veranstaltungen. Züge halten hier auf der Strecke zwischen Berlin und Stralsund aber immer noch. Bereits vor dem Bahnübergang hätten wir nach links auf den Radweg nach Biesenthal einbiegen können, aber wir wollen ja der alten Pilgerroute folgen. Doch in diesem Fall mahnt Goyke in seinem Buch, die im Netz skizzierte »Via imperii« Ende auf einer Landwirtschaftsfläche. Daher schwenken wir nach dem Überqueren der Bahngleise nach links in den Wanderweg ein – nicht zu übersehen, weil mit blauem Punkt, blauem Querstrich und gelbem Querstrich, jeweils auf weißem Grund, markiert. Am Ortseingang von Biesenthal nehmen wir Kurs auf das Zentrum der Kleinstadt: Am Markt befindet sich in einem schmucken Fachwerkhaus das Rathaus, vis-à-vis die barocke Stadtpfarrkirche aus den 1760er Jahren.

Auch auf dem Fernradweg Berlin-Usedom lässt es sich pilgern

Wir orientieren uns am Knotenpunktwegweiser, der uns die Richtung nach Bernau vorgibt. Dort angekommen, flüchten wir vor einem heraufziehenden Regenguss – nein, nicht in die spätgotische Marienkirche, sondern ganz weltlich ins Gasthaus »Leiterwagen« an der Stadtmauer. Gestärkt stampfen wir zum Bernauer Bahnhof. Und weil sich die Wolken wieder verzogen haben, steigen wir nicht in den Zug, sondern steuern auf den Fahrrad-



knotenpunkt 60 am Busbahnhof zu. Von hier aus radeln wir an der Panke entlang nach Berlin – auf einem Teilstück des Radfernwegs Berlin-Usedom, den einst wohl auch die Pilger genutzt hätten, wenn es ihn schon gegeben hätte.

Am Ende des Tages haben wir gut 60 Kilometer auf dem Zähler. Das Hinterteil schmerzt, weil der Weg auf den ersten 20 Kilometern so manches Mal über Stock und Stein führte. Beim nächsten Mal würden wir den Spuren der Pilger eher auf dem Mountainbike als auf dem Tourenrad folgen.

»Das Pferd durch den Drahtesel ersetzt«

Für sein Buch »Auf dem Jakobsweg durch Brandenburg« radelte Frank Goyke unter anderem auf der »Via Imperii« von Szczecin bis Lutherstadt Wittenberg. KATRIN STARKE sprach mit ihm über seine Erfahrung beim »Radpilgern«.



Der Berliner Autor Frank Goyke erkundete die märkischen »Wege der Jakobspilger« mit dem Fahrrad. Foto: Katrin Starke

radzeit: Pilgern – da denkt man gemeinhin doch an Menschen, die anstrengende Fußmärsche absolvieren und dabei die innere Einkehr suchen. Aber »Radpilgern« – das haben Sie doch erfunden, oder?

Goyke (lacht): Pilgern bedeutet nicht zwangsläufig zu Fuß unterwegs zu sein. Auch zu den Zeiten, als das Pilgern noch religiösen Zwecken diente, durfte der Weg mit dem Pferd zurückgelegt werden – nur die letzte Meile des Jakobswegs vor Santiago de Compostela mussten die Pilger zu Fuß gehen. Ich habe also nur das Pferd durch den Drahtesel ersetzt.

radzeit: Sind denn die märkischen »Wege der Jakobspilger« für Radfahrer überhaupt geeignet?

Goyke: Ja. Oder diplomatischer ausgedrückt: Im Prinzip ja, aber...

radzeit: Woran hakt's?

Goyke: Viele der Pilgerpfade sind Feld- und Waldwege, hin und wieder auch holprige Plattenwege. Und mal geht es auch über eine Wiese – aber das ist eher die Ausnahme. Man muss also häufig überlegen, was man sich selbst und dem Material zumuten kann und möchte.

radzeit: Das heißt, dass derjenige, der sein Fahrrad liebt, bisweilen besser schiebt?

Goyke: Nun ja, jeder kennt ja die Wald- und Feldwege der märkischen Streusandbüchse. Da ist es bisweilen schwer zu entscheiden, welches die größeren Feinde des Radfahrers sind – Trockenheit und Nässe oder schweres forstwirtschaftliches Großgerät und Reiter.

radzeit: Haben Sie sich zwischendurch auch mal Pausen gegeben?

Goyke: Nur für meine obligatorische Tasse Kaffee. Oder, um mit der Kamera die Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke festzuhalten – insbesondere die Kirchen, die ja teilweise echte Kleinode sind. Um mir Notizen zu machen, musste ich nicht extra anhalten. Da hatte ich mir ein Diktaphon am Lenker montiert, um auch jedes Detail entlang der Wegstrecke sofort festzuhalten zu können.

radzeit: Gab es denn auch besondere Begegnungen bei Ihren Touren?

Goyke: Ja. Gern denke ich zum Beispiel an das Ehepaar, das ich im Spreewald traf und nach dem Weg fragte und das mich spontan zu einem Stück selbst gebackenem Apfelkuchen nach Hause einlud. Anders als die Pilger auf ihren Wallfahrten im Mittelalter: Ich habe Gott nicht gesucht. Dafür habe ich Menschen gefunden.

Frank Goyke: »Auf dem Jakobsweg durch Brandenburg«, Von Nord nach Süd, be.bra-Verlag, 16 Euro, ISBN 978-3-86124-693-0
Auch in anderen Ländern wird der Jakobsweg per Rad immer beliebter. Inzwischen werden dort sogar E-Bike-Reisen angeboten, z. B. durch den Veranstalter BelVelo.

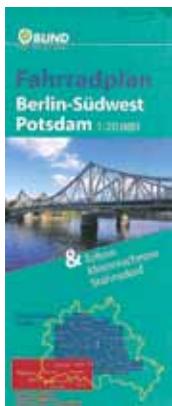
Tipps zu aktuellen Radreiseführern, Karten und Fahrradzubehör. Die vorgestellten Artikel sind im ADFC-Buch- und -Infoladen sowie im Fachhandel erhältlich (siehe folgende Seite).



3x Foto © Ortlib

VARIO – das ist Radtasche und Rucksack in einem. Der Vario bietet Platz für DIN A4 Dokumente und ein 15,4" Notebook oder für Dinge, die einen Tagesausflug perfekt werden lassen. Das gepolsterte Rückentragesystem lässt sich platzsparend in der Fronttasche verstauen. Wird der Fahrradhelm nicht gebraucht, kann er am Rucksack fixiert werden. Weitere Details: 2 seitliche Außentaschen, Innentasche, 2 Reflektoren. Der Vario ist in verschiedenen Farben und wahlweise mit dem Quick-Lock3- oder dem Quick-Lock2.1-Halterungssystem erhältlich.

Kosten: 149,95 € / 129,95 €



Eine durchgehende Karte zeigt den Südwesten Berlins (Steglitz, Lichterfelde, Zehlendorf, Wannsee) und den Großteil des Potsdamer Stadtgebiets; zudem das an Berlin angrenzende Kleinmachnow, Teltow und Stahnsdorf. Die Eignung aller Straßen und Wege fürs Fahrrad ist genau und aktuell dargestellt. Der Plan verzeichnet ebenso alle Fahrradläden.

BUND Fahrradplan Berlin-Südwest, Potsdam, Maßstab 1:20.000, 1. Auflage 2016, 6,90 €



In handlicher Faltung und auf strapazierfähigem Papier zeigt die Karte alle Straßen, Wege und Schleichwege, die fürs Rad geeignet sind. Das abgebildete Stadtgebiet reicht von Tegel bis Friedrichshagen und von Wannsee bis nach Weißensee. Außerdem sind alle Fahrradläden verzeichnet.

BUND Fahrradplan Berlin, Maßstab 1:20.000, 4. aktualisierte Auflage 2016, 7,90 €.



Neben vielen anderen Vorzügen hat Berlin ein großes Plus: Seine grüne Umgebung. Mit der S-Bahn gelangt man schnell zu Schlössern und Gärten, zu Badesseen und in Feld-Wald- und Wiesen-Landschaften. Zwischen Havel und Spree liegt viel Raum für Erholung. **Klaus Scheddel (Hrsg.) Ab ins Grüne – Ausflüge mit der Berliner S-Bahn, 192 Seiten, 100 Fotos, 7. vollständig überarbeitete Neuauflage 2016, 12,95 €.**



Guter Rat rund ums Rad muss nicht teuer sein. Die ausführlichen Erklärungen zu Reparaturen für zu Hause und unterwegs werden durch

zahlreiche Fotos noch verständlicher. Welche Ausrüstung ist für mich sinnvoll, welches Zubehör brauche ich? Hier gibt das umfangreiche Buch Entscheidungshilfen bis hin zu Sicherheitstipps. **M. Allwood, Das große Fahrradbuch, 240 S. Verlag Bassermann 2015, 9,99 €.**

Zwischen Lübeck und Bad Doberan gibt es so Einiges zu entdecken: Die historischen Innenstädte von Lübeck und Wismar, die Steilküste bei Rerik mit ihren von Wildrosen bewachsenen Hängen oder das mondäne Heiligen-damm, wo sich 2007 die Regierungschefs des G8-Gipfels in einem riesigen Strandkorb zusammenfanden. Aber auch im Hinterland abseits der Waterkant lässt es sich fantastisch radeln.



Bikeline Radkarte Lübecker Bucht / Wismar, Maßstab 1:75.000, Verlag Esterbauer 2016, 6,90 €.

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 €.



Foto: ADFC Berlin

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.



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- und 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/selbsthilfeworkstatt/technikkurse.html>

Werkstatt-Kurse

Beginn: jeweils 18:00 Uhr (bis etwa 21:00 Uhr)
Kursbeitrag 15 € / ADFC-Mitglieder 7,50 €
Anmeldung erforderlich, max. 15 Teilnehmer

Basiskurse

Dienstag, den 31. Mai 2016
Dienstag, den 14. Juni 2016
Dienstag, den 05. Juli 2016
Dienstag, den 26. Juli 2016
Dienstag, den 16. August 2016

Aufbaukurse

Dienstag, den 17. Mai 2016
Dienstag, den 28. Juni 2016
Dienstag, den 02. August 2016

Das Reiserad

Dienstag, den 7. Juni 2016

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/1Nss8mB

Rechtsberatung

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

ADFC-Selbsthilfeworkstatt

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

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

LANDESGESELLSCHAFTSSTELLE BRANDENBURG



ADFC Brandenburg

Landesgeschäftsstelle

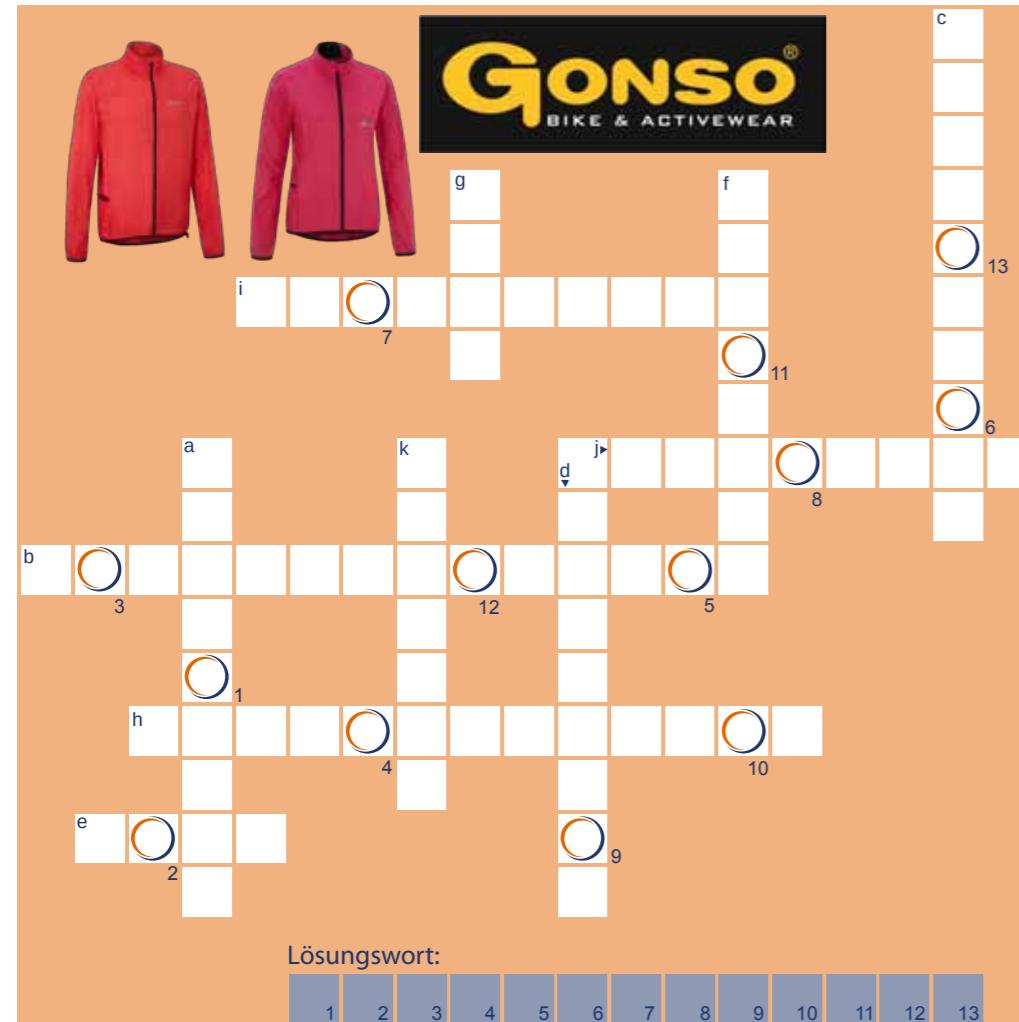
Gutenbergstr. 76, 14467 Potsdam,
Tel. (0331) 280 05 95, Fax 270 70 77,
brandenburg@adfc.de, adfc.de;brb

Der Infoladen und die Selbsthilfeworkstatt in Potsdam sind vom 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>

Regelmäßige radzeit-Leser werden sich mit dem Kreuzworträtsel bestimmt nicht schwer tun. Wer uns das Lösungswort mit dem Bezugswort »GONSO« an kontakt@radzeit.de mailt, nimmt an der Verlosung teil. Einsendeschluss ist der 15. Juli. Zu gewinnen gibt es 2 Damen Windjacken und 2 Herren Windjacken von der Radsportmarke GONSO. Bikewear von GONSO ist Funktion, ist Mode, ist Bekleidung für sportlich Ambitionierte, oder für naturverbundene und gesundheitsbewusste Freizeitbiker. Weitere Infos unter: www.gonso.de



Anzeige

E-Bike-Reisen für Genießer

Bergauf ist wie bergab.
Gegenwind? Kenne ich nicht.
Ein völlig neues Fahrgefühl!

[Kostenloser Katalog anfordern!](#)

 **Belvelo**

Jakobsweg | Toskana
Marokko | Südafrika
USA | Costa Rica | Chile
Vietnam

6 bis 12 Teilnehmer
weltweit und naturnah



Tel.: +49 (0)30 786 000-124
info@belvelo.de
www.belvelo.de
Belvelo ist eine Marke von Lernidee Erlebnisreisen.

 **taz.rad**
Bestellung und weitere Informationen: taz.de/rad

Wir fahren Rad.

Schönes Wetter, saubere Luft. Fahrrad fahren ist gut für Mensch, Tier und Umwelt. Wir haben schöne, langlebige Räder, die viele Jahre Freude machen.

taz Verlags- und Vertriebs-GmbH | Rudi-Dutschke-Str. 23 | 10969 Berlin



WIRKT DOPPELT GUT

JETZT TESTEN!

berlin-nimmt-rücksicht.de

MEDIENPARTNER:       
UNTERSTÜZER:     


Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club

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

SATTELFEST IN JEDES ABENTEUER.



Für deine nächste Radtour haben wir die beste Ausrüstung. Komm zu deinem Globetrotter in der Schloßstraße 78–82 in Berlin-Steglitz und dann ab in den Grüngürtel rund um Berlin.

Globetrotter

Globetrotter Ausrüstung
Schloßstraße 78–82
12165 Berlin
www.globetrotter.de

Träume leben.