

3/2016

radzeit

Das Fahrradmagazin für Berlin und Brandenburg

Berlin hat die Wahl



Wahlprüfsteine

Die Parteien im Test

ADFC-Forderungen

Ziele für den kommenden Senat

Auf Tour

Von Hamburg nach Berlin



TIEFPREIS SOMMER in 8 Radhäusern

mit TIEFPREIS-ANGEBOTEN in allen Abteilungen

RIXEN & KAUL "Phone Bag M"
Smartphone-Schutz
Bedienung des Touchscreens durch die Folie, O-Ring Dämpfung verhindert Klappergeräusche, intuitives Anklicken in 90°Schritten
35,95 € 45,95* **gespart!** 23%

KALKHOFF "Vintage 30"
Treking-Bike 28"
CroMoly-Rahmen, Unicrown-Gabel, Shimano Deore 30-Gang Schaltwerk, Magura HS11 Hydraulikbremsen, B&M IQ 2 Eyc Senso Scheinwerfer mit Standlicht, Nabendynamo
899 € 1099* **gespart!** 200€

ABUS "Bordo Granit X-Plus"
Fallschloss
5,5 mm starke Stäbe, Gelenkkonstruktion ermöglicht kompaktes Zusammenfalten, hoher Sägeschutz der Gelenke, bestehend aus speziell gehärtetem Stahl
99,95 € 120,95* **gespart!** 23%

CUBE "Elly Cruise Hybrid 400"
E-Bike 28"
250 Watt Bosch Mittelmotor, 36V/400Wh Akku, Shimano Nexus 7-Gang Nabenschaltung mit Freilauf, Magura Hydraulikbremsen, Schwalbe Fat Frank Reifen
1999 € 2499* **gespart!** 500€

PEGASUS "Bici Italia 1949"
Retro-City-Bike 28"
Alu-7005-Rahmen, Hi-Ten Gabel, Shimano Nexus 7-Gang Nabenschaltung mit Rücktrittbremse, Tektro Alu-V-Bremsen, LED-Lichtanlage im Retro-Look
399 € 599,95* **gespart!** 200€

Wir sind für Sie da!

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

RADhaus
GROSSE AUSWAHL • GROSSER SERVICE
www.das-radhaus.de

1 12207 Lichtenfelde
Hildburghauser 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 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

5 13403 Reinickendorf
Auguste-Viktoria-Allee 99-100
Tel. 030 / 41 50 86 18

6 13581 Spandau
Pawesiner 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

DAS MODERNSTE RADHAUS AUF 5000m²
• Großauswahl Fahrräder • Riesenauswahl Zubehör und Ersatzteile
• E-Bike-Spezial-Abteilung • Große Bekleidungs-Abteilung

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

Wahlkampf und Radschnellrouten



Liebe Leserinnen und Leser,

wen wählen, damit der Radverkehr in Berlin endlich Rückenwind bekommt? Das fragen auch Sie sich vielleicht vor der Wahl zum Abgeordnetenhaus. Wir haben die Parteien auf ihre radverkehrspolitischen Ziele geprüft, die Ergebnisse finden Sie auf den Seiten 12 - 15. Ebenso haben wir uns in den vergangenen Monaten Gedanken darüber gemacht, was die neue Landesregierung in der nächsten Legislaturperiode konkret tun muss, damit die Menschen in ganz Berlin legal, zügig und sicher Rad fahren können. Unseren Forderungskatalog »Zeichen setzen« haben wir am 9. August veröffentlicht und der Presse vorgestellt. Eine Zusammenfassung lesen Sie auf den Seiten 10 - 11.

Zugleich haben sich viele von Ihnen Gedanken über komfortablere und schnellere Radwege durch Berlin gemacht. Im März riefen wir den Wettbewerb »Deine Radschnellroute« aus, um Ideen für möglichst kreuzungsfreie Radschnellverbindungen zu sammeln. Einige spannende Vorschläge kamen zusammen und wurden von unserer Experten-Jury geprüft. Die drei Gewinner-Routen werden von der Senatsverwaltung auf ihre Machbarkeit geprüft werden. Eine Auswahl der besten Ideen finden Sie auf den Seiten 19 - 21. Außerdem blicken wir in diesem Heft auf eine sehr erfolgreiche ADFC-Sternfahrt zurück (S. 8 - 9), schauen nach Oranienburg und Potsdam (S. 22 - 23) und zeigen Ihnen einige der vielen Fotos, die im Rahmen des Fotowettbewerbs #BerlinFietsFotos bei uns ankamen (S. 16 - 17). Diese vielen tollen Fahrradmomente beweisen, dass die Berlinerinnen und Berliner schon jetzt das Fahrradfahren lieben, obwohl die Politik den Trend seit Jahren verschläft.

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: ADFC Berlin

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), Infotext GbR (Layout)

ANZEIGEN
Katja John, Tel. (030) 44 99 84, 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 4/2016: ET 28.10.2016, AS 03.10.2016/DU 10.10.2016



Inhalt

Meldungen

- 4 Neuigkeiten
- 6 Meldungen/Berliner Bezirke

Berlin

- 8 Sternfahrt
- 10 Zeichen setzen!
ADFC-Forderungen 2016
- 12 Berlin hat die Wahl
- 16 #BerlinFietsFotos:
299 Berliner Fahrrad-Momente
- 18 100.000 unterschreiben für
Volksentscheid Fahrrad
- 19 ADFC-Wettbewerb kürt
3 Radschnellrouten

Brandenburg

- 22 Oranienburg bekommt
Fahrradparkhaus
- 23 Radschnellverbindungen
für Potsdam

Aktiv im ADFC

- 24 PSD-Herzfahrt:
35.000 Euro Spenden erradelt
- 25 Termine/Stadtteilgruppen

Auf Tour

- 26 Hanse jut jemacht!

Service

- 28 Expertentipps
- 29 ADFC-Geschäftsstellen
- 30 Diavorträge/Rad-Rätsel

adfc
HerbstCheck

Sichtbar und sicher in der dunklen Jahreszeit!

Wir checken für Sie die Sicherheit Ihres Fahrrads. Wir reparieren Licht und Bremsen. Fehlt etwas? Wir bauen es an! Wir beraten Sie, wie Sie beim Radfahren besser zu sehen sind und sicher durch den Verkehr kommen. Weil es uns wichtig ist, dass Sie sicher ankommen, ist das Angebot kostenlos.

Samstag, 27. August
10-17 Uhr

Reinickendorf
Märkisches Zentrum
Wilhelmsruher Damm

Samstag, 03. September
10-17 Uhr

Köpenick
Schloßplatz
Müggelheimer Straße

Samstag, 10. September
10-17 Uhr

Charlottenburg

Veranstaltung „Neue Mobilität Berlin“
Horstweg / Wundtstraße

Samstag, 15. Oktober
10-17 Uhr

Mitte
Weinbergspark
Veteranenstr. / Brunnenstr.

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



Fahrradboxen am Bahnhof Südkreuz

Die Deutsche Bahn hat am Bahnhof Südkreuz abschließbare Fahrradboxen der Firma velo easy aufgestellt. Das grüne Rondell bietet Platz für 10 Räder, ein Stellplatz kostet 50 Cent pro Stunde oder 1 Euro pro Tag. Die Nutzung der Box erfolgt via App: Mit dem Smartphone lassen sich freie Boxen lokalisieren, öffnen, schließen und bezahlen. Neben den Bahnhöfen Lichtenberg und Karlshorst ist dies der dritte Standort des Betreibers in Berlin.

Foto: velo easy

Steglitz bekommt erste Fahrradstraße

Steglitz-Zehlendorf – Im Juni wurde der Straßenzug Lauenburger Straße / Sedanstraße als erste Fahrradstraße des Bezirks eröffnet. Er stellt eine Nord-Süd-Verbindung her zwischen der S-Bahnstation Feuerbachstraße im Norden und der Prinz-

gent-Ludwig-Brücke über den Teltowkanal im Süden. Der ADFC Berlin fordert vom Berliner Senat, mehr Fahrradstraßen auszuweisen und einen Leitfaden zu erarbeiten, wie diese von Schleichverkehr freigehalten werden können.

ADFC Berlin begrüßt 14.000stes Mitglied

Ida Wittke ist das 14.000ste Mitglied des ADFC Berlin und eines der jüngsten dazu. Im September wird sie zwei Jahre alt. Vor ein paar Jahren hat Familie Wittke ihr Auto verkauft und ein Lastenfahrrad angeschafft. »Bei der Gelegenheit sind wir beim ADFC eingetreten«, erinnert sich ihr Vater. »Weil Ida inzwischen auf dem Kindersitz und im Lastenrad mitfährt, haben wir sie vor ein paar Wochen als Familienmitglied beim ADFC nachgemeldet.« Zur Begrüßung gab es vom ADFC einen Blumenstrauß und einen kleinen Präsentkorb mit Fahrradzubehör und -Karten.

Die kleine Ida ist das 14.000ste Mitglied des ADFC Berlin. Foto: Wittke



Anzeigen

FAHRRAD BOX BERLIN
VERKAUF + REPARATUR + VERLEIH

Konstanzer Str. 55
10707 Berlin

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
Tel. 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 5/2016

euro
Euro-Umfrage (180.875 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

psd Bank

Berlin-Brandenburg eG



Mobiles Soundsystem auf zwei Lastenrädern



Mit der richtigen Kleidung gibt es kein schlechtes Wetter



Nach dem ersten Schauer ging es erfrischt weiter über den Südring Fotos: ADFC Berlin/Jan Steinhauer

140.000 auf der

Bunt, laut und kraftvoll fuhren rund 140.000 Radfahrende am 5. Juni 2016 zum Großen Stern, um für ein fahrradfreundliches Berlin zu demonstrieren. Auf 19 Routen, die sternförmig durch Brandenburg und Berlin führten, nutzten die Teilnehmenden neben den Hauptstraßen auch die AVUS und die Stadtautobahn. Die Routen hatten eine Gesamtlänge von mehr als 1.000 Kilometern.

Während die Ersten schon am Abend des Vortags zur Nachtfahrt aus dem polnischen Szczecin starteten, sammelten sich die Gruppen an den vielen Startpunkten in Berlin ab 8:30 Uhr. Los ging es bei wolkenlosem Himmel, spätestens bei der Auffahrt auf den Südring wurden die meisten dann vom ersten



Der Nachwuchs war als erstes am Großen Stern Foto: Jonathan Goepfert

ADFC-Sternfahrt

Schauer abgekühlt. Etwa zeitgleich startete an der Jannowitzbrücke die Kinderroute, begleitet von der Fahrradstaffel der Polizei.

Insgesamt erradelten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer mehr als 1,4 Millionen Kilometer. Die weltweit größte regelmäßige Fahrrad-Demonstration endete am Brandenburger Tor, wo sich das Umweltfestival der Grünen Liga anschloss. Am Rande der Demonstration sammelten ADFC-Mitglieder und Aktive des Volksentscheids Fahrrad rund 15.000 Unterschriften zum geplanten Fahrrad-Volksbegehren.

Fotos und Videos der Sternfahrt gibt es online unter bit.ly/Sternfahrt_16.



Starthilfe auf der Kinderroute Foto: Jonathan Goepfert



Heimweg im Regen



Pfeifen und Johlen im Britzer Tunnel



Foto: ADFC Berlin/Jonathan Goepfert

Zeichen setzen! ADFC-Forderungen 2016

Vor der Wahl zum Abgeordnetenhaus zeigt der Senat sich einsichtig. Verkehrssenator Geisel räumt ein, dass der Radverkehr vernachlässigt wurde und die Radverkehrsstrategie des Senats zu langsam umgesetzt wird. Was muss nach der Wahl passieren? Der ADFC Berlin hat einen Katalog konkreter Maßnahmen erarbeitet, die nach der Wahl Teil der Koalitionsvereinbarungen sein müssen, damit es wirklich voran geht. Ein kurzer Überblick. VON NIKOLAS LINCK

Um seine eigene Strategie endlich Wirklichkeit werden zu lassen, muss der Senat zunächst einen konkreten Umsetzungsplan erarbeiten – inklusive verbindlichen Terminen und langfristigen Mittelzusagen. Doch auch

vorausgesetzt, die Politik ist guten Willens: Die Umsetzung einer Baumaßnahme kann in Berlin bis zu 10 Jahre dauern, weil viele verschiedene Akteure involviert sind. Deshalb muss die neue Regierung die lähmende Organisation der Behörden anpa-

cken. Mit einer zentralen Stelle für Fahreradinfrastruktur, 10 neuen Vollzeitstellen für den Radverkehr auf Landesebene und je 2 neuen Stellen in den Bezirken lässt sich der Bearbeitungsrückstand in der Verwaltung aufholen. Die Haushaltssmittel für den Radverkehr müssen gleichzeitig auf mindestens 40 Mio. Euro pro Jahr steigen. Das „Sorgenkind“ der Senatsverwaltung, die Verkehrslenkung Berlin (VLB), braucht bei der Abwägung verschiedener Interessen einen klaren politischen Auftrag: Im Zweifel wird für den Umweltverbund, also den Fuß-, Rad- und Öffentlichen Verkehr entschieden.

Lücken schließen, sicher Rad fahren

Grundlage der Radverkehrsplanung in Berlin ist ein Netz aus Haupt- und Nebenrouten. Grundsätzlich fordert der ADFC Berlin sichere Radverkehrsanlagen an allen Hauptstraßen, prioritär müssen aber diejenigen bearbeitet werden, welche nötig sind, um dieses Netz zu schließen. Sicherer Radwege oder -spuren müssen breit genug sein, um einander zu überholen und bei hohem Verkehrsaufkommen separiert von der Fahrbahn verlaufen. Zur Sicherheit gehört auch, dass die vorhandenen Wege nicht ständig zugeparkt werden. Dafür braucht es ausreichend Ladezonen für den Wirtschaftsverkehr, Taxistände dort, wo Nachfrage herrscht und mehr Kontrollen durch Ordnungsamt und Polizei. Die müssen zur Abschreckung auch öfter abschleppen lassen. Am meisten gefährdet sind Radfahrende an Kreuzungen, die häufigste Unfallursache sind Abbiegefahrer durch Autofahrende. Der ADFC Berlin fordert nicht nur ein sicheres Kreuzungsdesign für neu angelegte Radwege, sondern auch den Umbau von jährlich mindestens 20 der vielen gefährlichen Kreuzungen in der Stadt.

Radverkehr beschleunigen

Nur wer zügig vorankommt, will aufs Rad umsteigen und damit seinen Beitrag zu einem lebenswerten Berlin leisten. Ein Knackpunkt sind dabei die Ampelschaltungen. Sie müssen für den Radverkehr optimiert werden. Anstatt der jetzigen Grünen Wellen für motorisierte Verkehrsteilnehmer müssen in Zukunft auch Radfahrende in den Genuss kommen, bei 20 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit mehrere grüne Ampeln in Folge passieren zu können. An einigen Stellen können

Ampeln auch abgebaut oder zu bestimmten Zeiten abgeschaltet werden, um den Radverkehr zu beschleunigen, diese Möglichkeiten müssen geprüft werden. Eine weitere Maßnahme ist der Vorrang für wichtige Radverkehrsverbindungen, auch gegenüber Hauptstraßen wenn es der Netzwirkung dient. Bevorrechtigte, gut ausgebauten Radschnellrouten mit optimierten Ampelschaltungen können Pendler auch auf mittleren und längeren Entfernung aufs Rad holen.

Mehr Fahrradstraßen – aber bitte richtig

Theoretisch sind Fahrradstraßen ein wichtiges Element im Radroutennetz, doch in der Praxis werden Radfahrende durch Rechts-vor-Links-Regelungen ausgebremst und kämpfen allerorts mit motorisiertem Schleichverkehr. Der ADFC Berlin fordert deshalb vom Senat einen Leitfaden für Fahrradstraßen, der Maßnahmen wie Bevorrechtigung, bauliche Möglichkeiten wie Diagonalsperren, Markierung und Beschilderung regelt. Wenn Fahrradstraßen dann endlich ihren originären Zweck erfüllen, werden sie nicht nur in Ausnahmen als solche ausgewiesen. Stattdessen wird die »Beweislast« umgekehrt: Alle Nebenstraßen, die entsprechende Kriterien erfüllen, werden geprüft – und nur unter Begründung nicht als Fahrradstraße ausgewiesen.

Fahrradparken

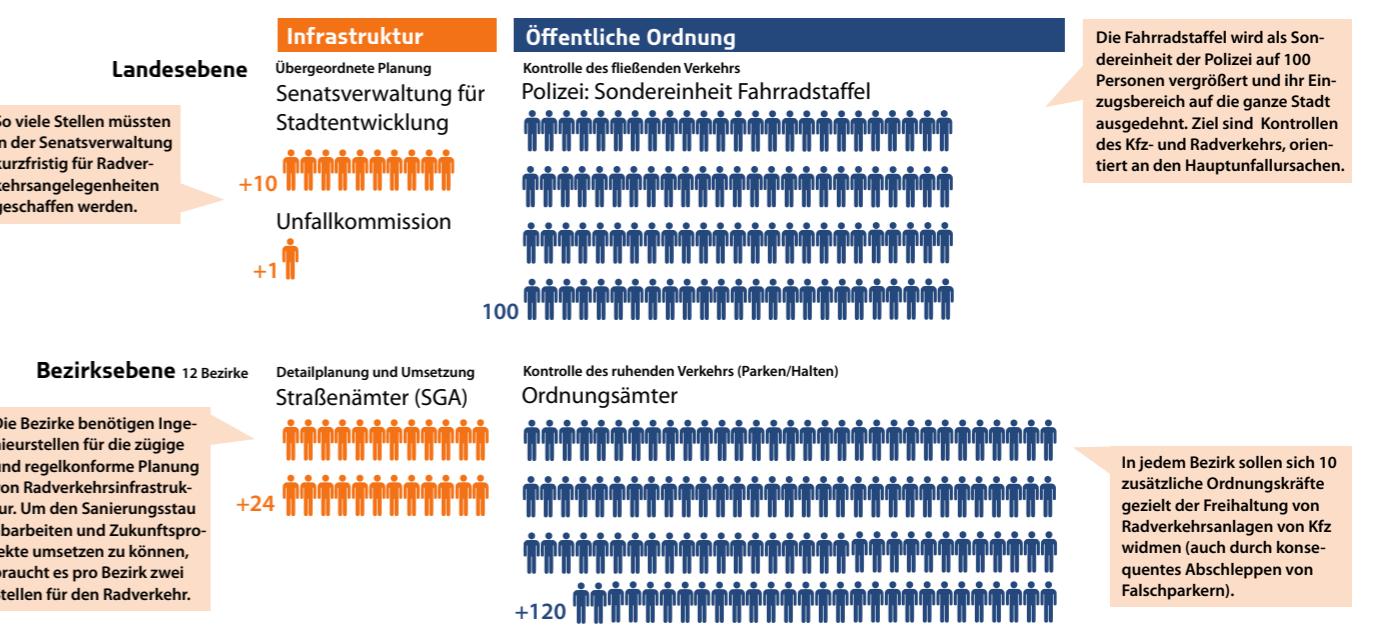
Auch wenn man es gewöhnt ist – Fahrrä-

So viel investieren die Städte in den Radverkehr – pro Einwohner und Jahr



der an Laternen, Zäune oder Baugerüste anzuschließen, ist nicht immer sicher und stört möglicherweise Fußgänger oder andere Radfahrende. Der rasant wachsende Radverkehr in Berlin braucht adäquate Abstellanlagen. An hoch frequentierten Bahnhöfen, zuallererst am Hauptbahnhof, fordert der ADFC Berlin die Errichtung von Radstationen (Fahrradparkhäusern mit Service-Einrichtung), um die Verknüpfung des Rads mit dem Nah- und Fernverkehr noch attraktiver zu machen. Überall sonst müssen zumindest ausreichend Fahrradbügel her. ADFC-Forderung für dichtbesiedelte Wohngebiete: Jeder 40. Parkplatz wird zu Abstellanlagen, übrigens auch eine wirksame Möglichkeit, um Kreuzungen von Falschparkern freizuhalten. Keine Frage, dass eine Gehwegbreite von 3,5 Metern dabei mindestens erhalten bleiben muss. Bei Neubauten müssen außerdem Auflagen dafür sorgen, dass ausreichend Abstellanlagen von Anfang an mit geplant werden. Neben all den hier aufgeführten Maßnahmen werden im Forderungskatalog noch andere wichtige Themen wie Lastenräder im Wirtschaftsverkehr und Mobilitätsziehung angesprochen. Lesen Sie die Forderung im Detail auf www.adfc-berlin.de. Welche Ziele die Parteien in Berlin zum Thema Radverkehr haben und wie der ADFC Berlin sie bewertet, lesen Sie auf den folgenden Seiten.

Mehr Personal für den Radverkehr





Die verkehrspolitischen Sprecher der Fraktionen im Berliner Abgeordnetenhaus: Andreas Baum (Piraten), Harald Wolf (Die Linke), Stefan Gelhaar (Grüne) und Ole Kreins (SPD) auf der Podiumsdiskussion von ADFC, BUND und VCD. An dem Abend verhindert und nicht im Bild: Oliver Friederici (CDU)

Foto: ADFC Berlin

Berlin hat die Wahl

Vor der Wahl zum Abgeordnetenhaus im September fühlt der ADFC Berlin der Politik auf den Zahn: Auf Basis persönlicher Gespräche, einer öffentlichen Podiumsdiskussion und schriftlicher Wahlprüfsteine haben wir die Positionen der Parteien zum Radverkehr zusammengetragen und bewertet. VON NIKOLAS LINCK

»Berlin kann Amsterdam als Fahrradhauptstadt ablösen«, verkündete die Niederländische Botschafterin Monique van Daalen, als ADFC, BUND und VCD im Juni zur Radverkehrs-Debatte in die Botschaft einluden. Hoffentlich nahmen sich die vier Verkehrspolitiker auf dem Podium diese Worte zu Herzen. Nach der Wahl am 18. September liegt es vielleicht in ihren Händen, ob Berlins Radverkehr auf die Überholspur wechselt, oder weiter hinterherhinkt. Der ADFC ist parteipolitisch neutral und stellte deshalb alle Parteien nach demselben Muster auf den Prüfstand: Im Frühjahr fanden persönliche Gespräche mit den Verkehrspolitikern statt, sie wurden zur öffentlichen Podiumsdiskussion eingeladen und sie erhielten schriftlich acht identische Fragen zu ihren Positionen, so genannte Wahlprüfsteine (s. Tabelle S. 14). Die Antworten wurden vom ADFC mit den ADFC-Forderungen (s. S. 10) abgeglichen: Für nahezu vollständige Übereinstimmung gab es die Note 1, für das Gegenteil die Note 5. Schließlich prüfte der ADFC noch die Parteiprogramme auf die Themen Radverkehr und Umweltverbund. Eingegrenzt wurde der Kreis auf die Parteien auf die aktuelle Besetzung des Abgeordnetenhauses.

Die Linke: Weitreichende Ziele, wenig Details im Programm

Die Linke hat ihre verkehrspolitischen Hausaufgaben gemacht und überraschte den ADFC. In den Wahlprüfsteinen finden sich

zu jeder Frage gute Lösungsansätze. Die überlastete Verwaltung will die Partei mit ausreichend Personal auf Vordermann bringen: Mindestens 2 neue Stellen pro Bezirk und 10 neue Stellen in der Senatsverwaltung sollen für den Radverkehr zuständig sein. Zusammen mit jährlich 40 Mio. Euro für den Radverkehr und der Aussage, man halte die zentrale Koordinierung von Fahrradinfrastruktur für einen »überlegenswerten Vorschlag«, decken sich die Zusagen mit überraschend vielen ADFC-Forderungen. Mit den Bezirken sollen »Zielvereinbarungen mit entsprechender Finanzierung« geschlossen werden – eine gute Idee, um Radverkehrsmaßnahmen auch lokal durchzusetzen. Sprecher Harald Wolf trat auf der ADFC-Podiumsdiskussion deutlich für eine Verkehrswende ein: Für den Vorrang des Umweltverbunds müsse dem motorisierten Verkehr Platz genommen werden. Das findet sich auch im Wahlprogramm wieder. Zum Radverkehr geht das Programm jedoch nicht besonders ins Detail: Forderungen wie die Öffnung von Einbahnstraßen, Radstreifen an allen Hauptstraßen und Radschnellwege werden ohne weitere Ausführungen aufgezählt. Die Partei will mehr Fahrradstraßen, lässt aber Vorschläge vermissen, sie wirksam vom Schleichverkehr freizuhalten. Auch der Netzgedanke fehlt im Wahlprogramm, ebenso wie Fahrradparkhäuser.

Grüne: Radverkehr für alle, aber Bezirke bleiben unangetastet

Nachhaltige Mobilität ist ein Kernthema der Grünen. Entsprechend gut aufgestellt zeigt sich die Partei und formuliert in ihrem Programm detailliert Ziele zum Radverkehr. Weg von der »autofixierten« Stadt will sie durch einen starken Umweltverbund. Eine Kernforderung ist ein Netz aus (möglichst bevorrechtigten) Fahrradstraßen. Für erste Verbindungen gibt es bereits Ideen. Weitere Ziele sind ausreichend Abstellanlagen, Fahrradparkhäuser, Radschnellwege und breite Radwege an allen Hauptstraßen, die »vom Bürgersteig auf die Fahrbahn verlegt« und bei hohen Verkehrsaufkommen »vom Auto- und Fußverkehr getrennt« werden – die Grünen wollen sichere Infrastruktur für alle, »egal ob sie 10 Jahre alt sind oder 80«. Die Personalplanung (eine neue Stelle pro Bezirk, zehn neue Stellen auf Landesebene) und die Aufstockung der Mittel auf 40 Mio. Euro decken sich mit den ADFC-Forderungen. Einzig zu der Frage, wie Fahrradinfrastruktur schneller gebaut werden kann, bleibt die Antwort schwammig: »Planungen müssen gestrafft und die Zusammenarbeit [...] verbessert werden«, schlägt die Partei vor und fordert vage die »Schaffung von klareren Strukturen« – konkrete Maßnahmen klingen anders. Die Grünen scheuen es offenbar, die Kompetenzen der Bezirke zu beschneiden, obwohl eine zentrale Koordinierung wichtig wäre.

SPD: Zu wenig Geld und Personal, kein Mut zur Verkehrswende

In ihrem Programm schlägt die SPD vor, den Bau von Radinfrastruktur zentral zu koordinieren. Eine zentrale ADFC-Forderung. Die Sozialdemokraten wollen allerdings lediglich drei bis fünf neue Vollzeitstellen für den Radverkehr in der Verwaltung schaffen. Das reicht nach Ansicht des ADFC nicht, um den Bearbeitungsrückstand aufzuholen. Auch die Erhöhung der Mittel für den Radverkehr auf 15–20 Mio. Euro fällt zu mickrig aus. Die SPD fordert bei den ADFC-Wahlprüfsteinen unter anderem eine Erhöhung der Strafen zur Vermeidung des Falschparkens – nur

Übereinstimmung mit ADFC-Forderungen

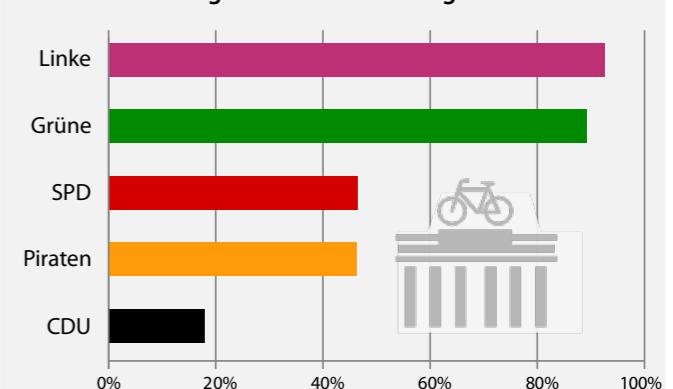
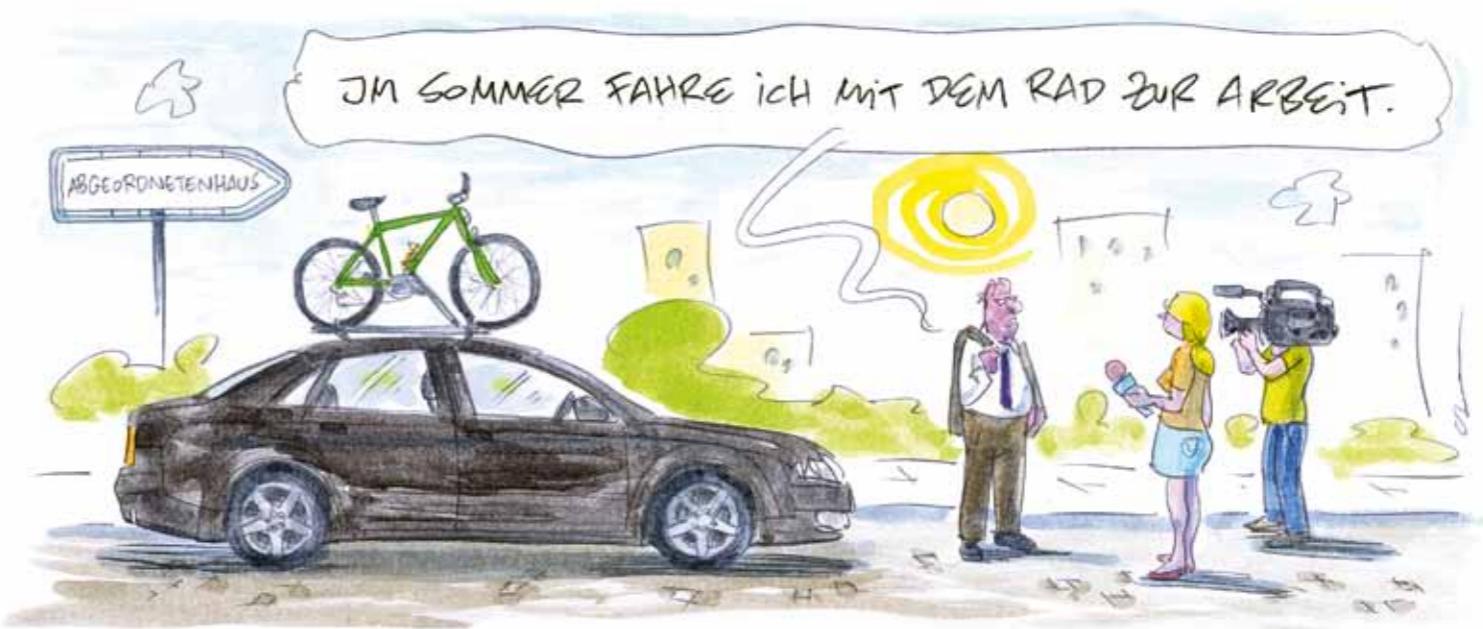


Abb.: ADFC Berlin

ist das leider in der Zuständigkeit des Bundes. Kurzfristig umsetzbare Lösungen wie Ladezonen kommen nicht in der Lösungsstrategie vor. Das Wahlprogramm betont, dass der Autoverkehr Teil der Mobilität bleiben muss, man dürfe die Verkehrsarten nicht »gegeneinander ausspielen«. Diese Aussage gab es auch schon vom Verkehrssenator Andreas Geisel zu hören. Vorrang für den Umweltverbund hört sich anders an. Zugegeben, die SPD kann als Regierungspartei nicht so munter Forderungen stellen wie die Opposition. Letztlich schneidet die Radverkehrs-politik der Partei in der ADFC-Bewertung im Mittelfeld ab.

Piraten: Radverkehr kaum Thema im Programm

In ihrem Wahlprogramm handelt die Piratenpartei das Thema Radverkehr in drei Sätzen ab. Sie will »die Fahrradinfrastruktur ausbauen« und fordert als einzige Partei freie Fahrradmitnahme im ÖPNV, essentielle Maßnahmen fehlen. Bei den ADFC-Wahlprüfsteinen geht die Partei zwar mehr ins Detail, will aber die Zuständigkeit der Bezirke stärken, um den Bau von Infrastruktur zu beschleunigen. Das ist nach Ansicht des ADFC genau der Schritt in die falsche Richtung und macht eine effiziente, übergeordnete Planung und Umsetzung unmöglich. Mit Andreas Baum verlie-



Wenn Radverkehr zum WahlkampftHEMA wird, entdeckt mancher Politiker plötzlich das Fahrrad für sich.

ren die Piraten einen aktiven und sachkundigen Streiter für den Radverkehr. Er ist bereits 2015 aus der Partei ausgetreten, ist im Abgeordnetenhaus aber noch bis Ende der jetzigen Legislatur verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion.

CDU: Wenig Sachverständ, wichtige Maßnahmen nicht thematisiert

Die CDU schneidet von allen geprüften Parteien in der ADFC-Bewertung am schlechtesten ab. Auf die Frage, welche Maßnahmen sie in den nächsten fünf Jahren mit den vorhandenen Mitteln für den Radverkehr umsetzen wollen (s. Tabelle S. 14, Frage 4) nennt sie in zwei kurzen Sätzen Radwege, Radschnell-

wege und Fahrradparken und widmet dann zwei Absätze dem öffentlichen Leihradsystem. Kein unwichtiges Thema, aber zum Großteil umgesetzt, denn die Vergabe um den Ausbau des Systems ist gerade erst erfolgt. Berlins Fahrradinfrastruktur sicher umbauen und Lücken im Routennetz schließen, sind Herausforderungen, die die CDU nicht adressiert. Um die Verwaltung effektiver zu machen, will sie die Verkehrslenkung Berlin (VLB) auflösen und »kleinere Aufgaben in die Bezirke zurückgeben«. Für die Baustellenkoordinierung sollen »neue effektive Wege gefunden werden.« ADFC-Einschätzung: Auch wenn die VLB dringend reformiert werden muss, ihre Abschaffung ist keine Lösung. Zudem mangelt es der CDU an einer einleuchtenden Alter-

native. Spürbar mehr Geld für den Radverkehr hält die CDU nicht für nötig – 7 Mio. Euro pro Jahr sollen reichen.

Fazit

Die CDU macht den Eindruck, dass sie von Radverkehr und nachhaltiger Mobilität wenig versteht und diese Themen als unwichtig ansieht. Trotzdem versuchen einzelne Bezirkspolitiker, bei Radfahrenden zu punkten, zum Beispiel bei der Diskussion um die Stammbahn. Die SPD hat in der letzten Legislaturperiode, in der sie sowohl Regierenden Bürgermeister als auch Verkehrssenator gestellt hat, den Radverkehr schleifen lassen. Nun geloben die Verantwortlichen in der Senatsverwaltung Besse-

rung, doch echten Willen zur Verkehrswende sucht man im Wahlprogramm vergebens. Für die Piraten scheint Radverkehr keine große Rolle zu spielen. Grüne und Linke punkten bei der ADFC-Prüfung, jedenfalls auf dem Papier. Stefan Gelhaar hat sich zum Thema Radverkehr zuletzt aktiver gezeigt, aber auch Harald Wolf beweist Sachverständ. Dank dem ADFC-Forderungskatalog wissen nun alle Parteien, was in den nächsten fünf Jahren zu tun ist, um den Radverkehr sicherer und besser zu machen. Die künftigen Regierungsparteien müssen sich schließlich daran messen lassen, welche Forderungen sie in den Koalitionsverhandlungen durchsetzen. Und daran, ob und wie schnell sie ihre Versprechen verwirklichen.

Frage	Linke	Grüne	SPD	CDU	Piraten	Linke	Grüne	SPD	CDU	Piraten	ADFC-Forderungen*	
1) Wie will Ihre Partei die lähmende Problematik der mehrstufigen Verwaltung (Senatsverwaltung, Bezirke, VLB) zeitnah verbessern? Bitte konkrete Maßnahmen und Zeitpläne beschreiben.	(+) mehr Personal (+) Zielvereinbarungen (+) Zentrale Koordinierung	relativ allgemeine Aussage, keine klare Idee	(+) Zentrale Koordinierung	VLB aufzulösen ist keine Lösung der Probleme	Mehr Verantwortung für die Bezirke => verhindert bezirksübergreifende Planung.	2	3	3	4	4	Zentrale Koordinierung von Radverkehrsmaßnahmen, Bündnis zur RV-Förderung zwischen Senat und Bezirken, VLB bevorrechtigt Umweltverbund, Straßenverkehrsbehörden bei den SGA eingliedern, Ampelplanung beschleunigen	
2) Ist die Förderung der Mobilität im Umweltverbund in Ihrer Partei „Chefsache“ und was bedeutet dies in Ihrer Partei?	ja	ja	ist im Prinzip ein „nein“ Thema verfehlt		Schwerpunkt ÖPNV mit Stärkung Radverkehr	1	1	4	5	3	Förderung des Umweltverbunds sollte als festes Ziel in der Parteispitze verankert sein	
3) Wie hoch sind die finanziellen Mittel, die Ihre Partei jährlich in den Haushalt zur Förderung des Radverkehrs einstellen wird?	40 Mio.€	40 Mio.€	15–20 Mio.€	7 Mio.€	17,5 Mio.€ (bei 5 € / Einwohner)	1	1	4	5	4	mindestens 40 Mio.€ pro Jahr	
4) Welche Maßnahmenschwerpunkte wollen Sie mit den Radverkehrsmitteln in den nächsten 5 Jahren umsetzen?	relevante Maßnahmen sind aufgeführt	relevante Maßnahmen sind aufgeführt	relevante Maßnahmen sind aufgeführt, außer: (-) Fahrradstraßen (-) Sicherheit (-) RVA an allen Hauptstraßen	relevante Maßnahmen sind aufgeführt, außer: (-) Sicherheit (-) Fahrradstraßen (-) RVA an allen Hauptstraßen (-) grüne Welle	relevante Maßnahmen sind aufgeführt, außer: (-) Sicherheit (-) Fahrradstraßen (-) RVA an allen Hauptstraßen (-) grüne Welle	1	1	2	3	2	RVA an allen Hauptstraßen, Fahrradstraßen, Radschnellrouten, Sicherheit an Kreuzungen, Ausbau von Abstellanlagen, Haupt- und Nebenroutennetz komplettieren, Grüne Welle (weiter erproben)	
5) In der Vergangenheit sind die geplanten finanziellen Mittel auf Landesebene zu einem großen Teil nicht ausgegeben worden (ca. 6 Mio. in 2014/2015). Wie stellt Ihre Partei sicher, dass sich dies in der Zukunft nicht wiederholt?	(+) mehr Personal, (+) Prioritätensetzung (+) Prozesse verändern	(+) mehr Personal, (+) Prioritätensetzung (+) Prozesse verändern	(+) mehr Personal, (-) Prioritätensetzung (+) Prozesse verändern	(-) Prioritätensetzung (+) Prozesse verändern	(-) Widerspruch: VLB soll aufgelöst werden aber neu besetzt werden. (-) mehr Personal (-) Prioritätensetzung (-) Prozesse verändern	(+) mehr Personal (-) Prioritätensetzung (-) Prozesse verändern	2	2	2	5	3	Mehr Personal Prozesse verbessern, Prioritäten pro Umweltverbund setzen
6) Bitte beschreiben Sie die Personalplanung, die Ihre Partei sowohl auf Ebene der Senatsverwaltung und der Bezirke, als auch bei der Polizei einrichten wird, um sicheren Fahrradverkehr zu fördern.	relevante Maßnahmen sind aufgeführt	relevante Maßnahmen sind aufgeführt	nur irrelevante Zahl von Neueinstellungen	mehr Polizei, in der Verwaltung nicht mehr Personal	Nur 1 Planer für die Verkehrsabteilung bei SenStadtUm, nicht quantifizierte Neueinstellungen bei VLB und Bezirken.	1	1	3	4	3	10 Stellen auf Landesebene, je 2 Stellen in den Bezirken. Ausreichend Personal bei Ordnungsämtern, Ausweitung der Fahradstaffel auf gesamtes Stadtgebiet	
7) Welche Maßnahmen werden Sie ergreifen, um Fahrradspuren von parkenden Kraftfahrzeugen freizuhalten?	relevante Maßnahmen aufgeführt	relevante Maßnahmen aufgeführt	Bußgeldkatalog keine Landeszuständigkeit. (-) Ladezonen (-) Abschleppen	relevante Maßnahmen sind aufgeführt, außer: (-) Abschleppen (-) Ladezonen	relevante Maßnahmen sind aufgeführt, außer: (-) Abschleppen wird abgelehnt	1	1	4	4	3	Mehr Ladezonen, mehr Kontrollen durch Polizei u. Ordnungsamt, abschleppen lassen, Aufklärungsarbeit, bauliche Veränderungen (situationsabhängig)	
Note						1,3	1,4	3,1	4,3	3,1		

*Erläuterungen: (+) = Maßnahme genannt, (-) = Maßnahme fehlt, RV=Radverkehr, RVA=Radverkehrsanlagen (wie Radwege, Radfahrstreifen usw.), VLB = Verkehrslenkung Berlin



Foto: Hagen Milanez



Foto: Eike Hartmann



Foto: Volker Sander

#BerlinFietsFotos: 299 Berliner Fahrrad-Momente

Gibt es etwas Schöneres als Fahrräder und die vielen Menschen, die mit ihnen durch Berlin fahren? Nicht viel jedenfalls. Deshalb suchten wir gemeinsam mit der Botschaft der Niederlande Berlins schönste Fiets-Fotos.

Fast 300 Fahrrad-Schnappschüsse reichten Berlinerinnen und Berliner auf der Online-Plattform Instagram ein, um am Fotowettbewerb #BerlinFietsFotos teilzunehmen. Eine Jury-Auswahl wurde an verschiedenen Orten ausgestellt, unter anderem in der Niederländischen Botschaft, in der ADFC Landesgeschäftsstelle und beim Umweltfestival am Brandenburger Tor. Dort konnte jeder für seine Favoriten stimmen.

Den ersten Preis machte ein Motiv auf dem Mauerweg von Hagen Milanez. Der war dort zusammen mit einer Freundin unterwegs, die auf dem Bild samt Hund unter rosa leuchtenden Kirschblüten in die Pedale tritt. Die Blüten-Romantik wurde mit 501 der knapp 2500 abgegebenen Stimmen belohnt und bescherte dem Gewinner ein Fixie der Marke Republic Dutch. So ein Rad ist Hobby-Fotograf Milanez noch nie gefahren – umso gespannter ist er auf die erste Spritztour.

Den zweiten Platz machte Remzi Öztan. Sein Motiv, ein Fahrrad-Stilleben vor einer mit Streetart verschönerten Wand bei den Hackeschen Höfen, bekam 370 Stimmen. Da ihm sein altes Fahrrad vor kurzem geklaut wurde, kommt der Gewinn gerade richtig. Statt des ursprünglichen Preises, einem Damenrad gibt es vom Hersteller Cortina nun ein Herrenrad. ■ NL



Die beiden Gewinner Remzi Öztan (l.) und Hagen Milanez (r.) Foto: ADFC Berlin



Foto: Remzi Öztan

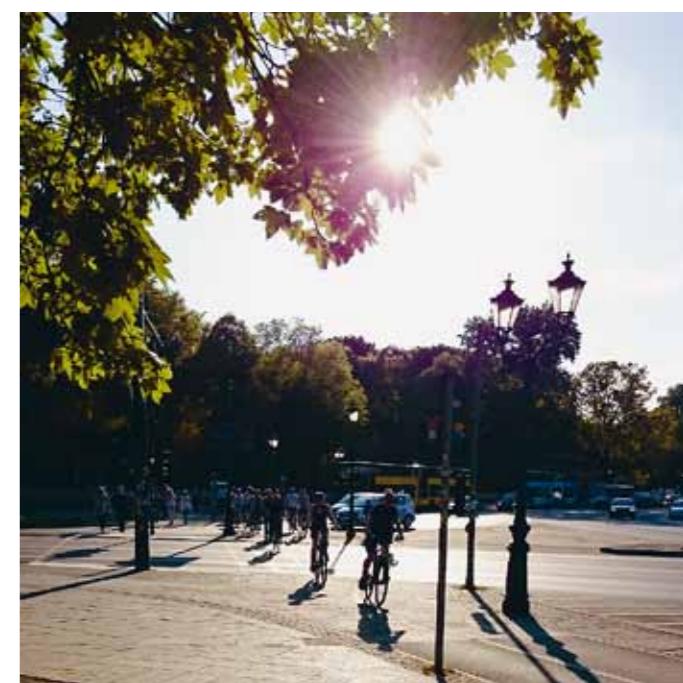


Foto: Jürgen Bittner

100.000 unterschreiben für Volksentscheid Fahrrad

Für die Initiative Volksentscheid Fahrrad gab es dieses Sommer reichlich Rückenwind. Rund 100.000 gültige Unterschriften reichte sie beim Senat ein, fünf Mal so viele wie erforderlich für einen Antrag auf Volksbegehrung. Jetzt gilt es, die Aufmerksamkeit bis nach der Wahl aufrecht zu erhalten.

VON NIKOLAS LINCK

Mit so einem hohen Ergebnis hatten selbst die Initiatoren nicht gerechnet. 100.000 Unterschriften in weniger als 4 Wochen – der Volksentscheid Fahrrad kann sich zu Recht Berlins schnellster Volksentscheid nennen. Hunderte Ehrenamtliche sammelten Signaturen auf der Straße, bei Kollegen oder Freunden und schließlich auf der ADFC-Sternfahrt, dem Höhepunkt der Sammelaktion. Die breite Zustimmung der Bevölkerung für die Initiative zeigte sich nicht nur auf den Unterschriftenlisten. In einer repräsentativen Umfrage des RBB und der Berliner Morgenpost im Juni gaben 62% der Befragten an, der Volksentscheid Fahrrad gehe »in die richtige Richtung«. Sogar die Hälfte jener, die bevorzugt das Auto als Verkehrsmittel

Anzeige

Seit über 30 Jahren Qualität und Fahrradvielfalt aus Kreuzberg

räderwerk
FAHRRÄDER UND ZUBEHÖR

Körtestraße 14 Telefon 6 91 85 90
10967 Berlin

Mo – Fr 10 – 19 info@raederwerk.de
Sa 10 – 16 www.raederwerk.de

LUST AUF BEWEGUNG



15.000 Unterschriften wurden auf der ADFC-Sternfahrt für den Volksentscheid Fahrrad gesammelt

Foto: ADFC Berlin / Goepfert

nutzen, befürwortete die Initiative.

Neben der Unterschriftensammlung erweiterten die Initiatoren den Kreis ihrer Unterstützer. Im Mai verfassten mehr als 30 Forscher aus den Bereichen Mobilität, Klimaschutz und nachhaltige Stadtentwicklung eine gemeinsame Erklärung. In ihrer »New Urban Agenda«-Erklärung forderten sie Bürgermeister Michael Müller auf, das Gesetz zur Förderung des Radverkehrs (RadG) umzusetzen. Im Juni gab die Initiative bekannt, dass der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) und der Verbund Service Fahrrad (VSF), sowie 100 Händler, Hersteller und Dienstleister aus der Fahrradbranche, ebenfalls die Umsetzung des Gesetzes fordern.

Unterschiedliche Kostenschätzungen

Über die Frage, wie viel die Forderungen kosten sollen, gab es Uneinigkeit. Während die Initiatoren eine Summe von 320 Mio. Euro über sieben Jahre veranschlagte, ging der Senat von 2,16 Mrd. Euro aus. Ein Grund für die große Differenz war offenbar die unterschiedliche Definition von »Hauptstraßen«, an denen laut Gesetzestext Radverkehrsanlagen verlaufen sollen. Zu diesen Straßen zählte der Senat, anders als die Initiative, in seiner Kostenschätzung auch Bundes-

ADFC-Wettbewerb kürt 3 Radschnellrouten

Autofrei durch Neukölln, kreuzungsfrei von Frohnau nach Wilhelmsruh oder auf Vorrangrouten durch die Innenstadt. Zum Ideenwettbewerb wurden 15 verschiedene Radschnellrouten beim ADFC Berlin eingereicht (siehe Karte auf S. 20/21). Die Gewinner stehen jetzt fest. Von Nikolas Linck



Ungenutzte Flächen wie hier in Neukölln können zu Radschnellwegen werden.
Foto: Netzwerk Fahrradfreundliches Neukölln

Schnelle Verbindungen für den Radverkehr sind zur Zeit ein heißes Thema bei Verkehrsplanern und Kommunen. Der neue Bundesverkehrswegeplan verzeichnet zum ersten Mal Mittel für Radschnellwege, in NRW sind erste Abschnitte des RS1 fertiggestellt und der Berliner Senat lässt eine Potentialanalyse erarbeiten. Der ADFC hatte im März den Ideenwettbewerb »Deine Radschnellroute« ausgelobt. Die dreiköpfige Jury – darunter Tilo Schütz (BUND Berlin), Tim Lehmann (STG Friedrichshain-Kreuzberg) und Evan Vosberg (ADFC Landesvorstand) – hat nun alle eingereichten Vorschläge geprüft und bewertet. Mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hat der ADFC vereinbart, dass Vorschläge aus dem Wettbewerb in die Potentialanalyse aufgenommen werden.

1. Preis: Panke-Trail

Die Idee einer Radschnellroute von Buch auf Nebenstraßen parallel zur Stettiner Bahn bis hinunter zum Mauerpark hat unsere Jury überzeugt. Die Route bindet zahlreiche Ortsteile an das Pankower Zentrum an und stellt eine schnelle Verbindung nach Prenzlauer Berg, Wedding und Mitte her. Der Vorschlag 6 von Steffen Prowe erhält deshalb den ersten Preis.

2. Preis: Görlitzer Park – Teltowkanal

Der Vorschlag 4, eingereicht von der Initiative Fahrradfreundliches Neukölln, kombiniert den bestehenden Weg auf der stillgelegten Görlitzer Bahn mit den im Bau befindlichen Betriebswegen an der

aber für umsetzbar und prämiert die Idee mit dem dritten Platz.

Sonderpreise für interessante Typologien

Die Jury hat zwei weitere Vorschläge mit Sonderpreisen prämiert. Der Vorschlag 8 von Henri de Vries sieht ein Netz aus drei Verbindungen durch den Innenstadtbereich vor, die hauptsächlich als Fahrradvorrangrouten auf bestehenden Straßen verlaufen. Für die breiten Magistralen Kaiserdamm/Bismarckstraße und Frankfurter Allee wird ein Zweirichtungsradweg in Mittellage vorgeschlagen. Vorteil: Der Mittelstreifen wird nur von großen Straßen gekreuzt, Konflikte mit Rechtsabbiegern, Fußgängern, parkenden Autos, usw. sind ausgeschlossen (siehe Abb. 1).

Der Vorschlag 9 sieht eine Radschnellroute vom Charlottenburger Tor nach Rixdorf vor, auf der die Jury eine sehr hohe Nachfrage erwartet. Ein großer Teil der Verbindung verläuft kreuzungsfrei auf einem Steg im Landwehrkanal (siehe Abb. 2). Wenn dieses Modell sich technisch und räumlich umsetzen lässt, ist diese Typologie womöglich auf ähnliche Wasserstraßen übertragbar.

Alle Vorschläge finden Sie unter www.adfc-berlin.de

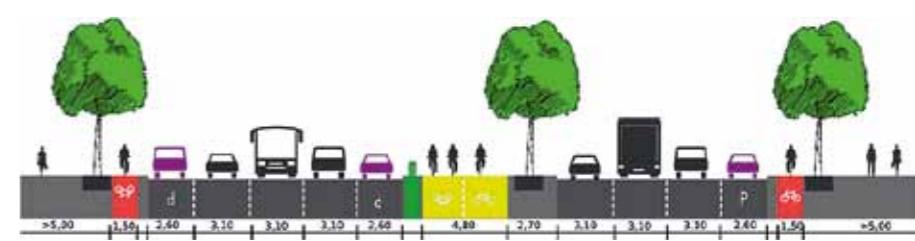


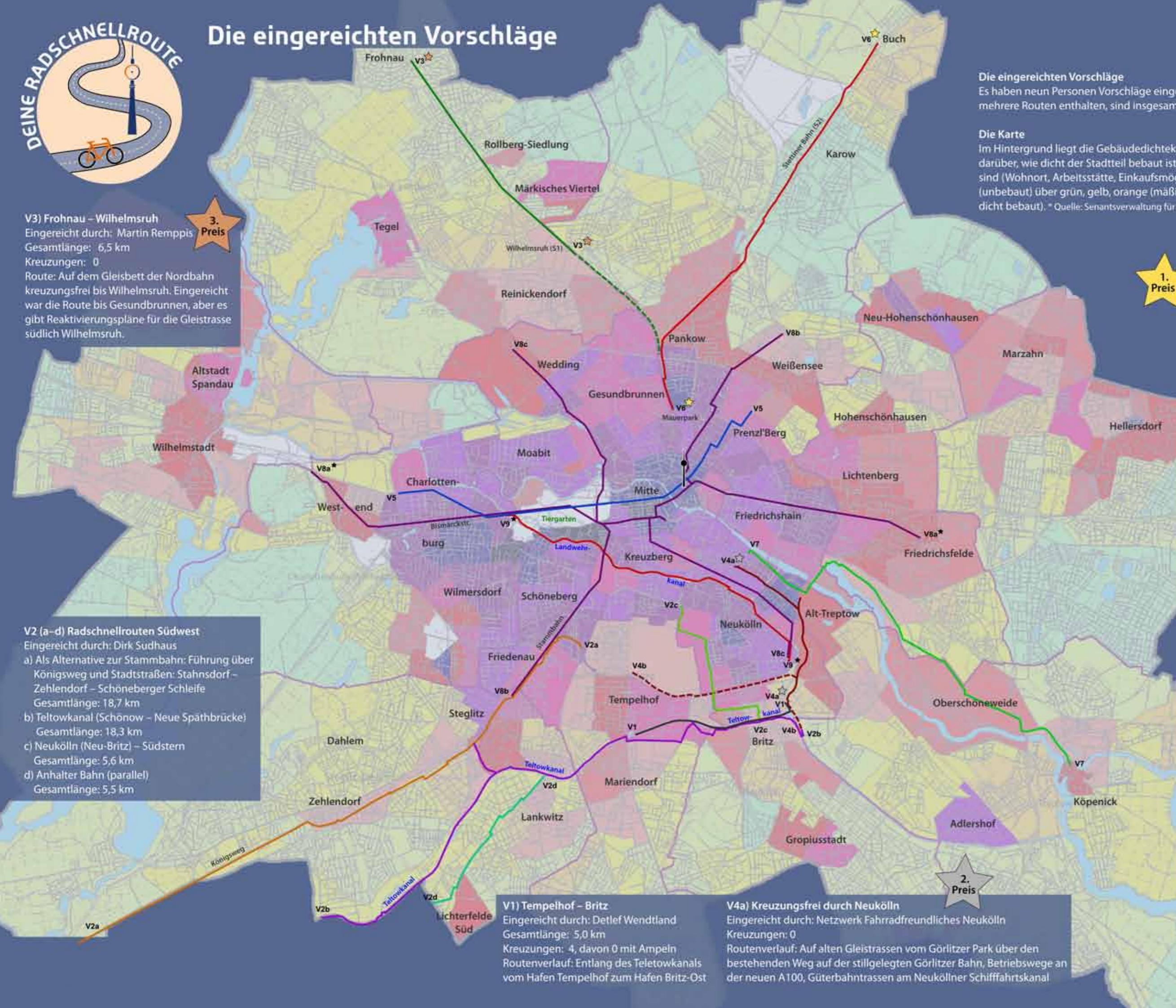
Abb. 1: Auf der Bismarckstraße wäre ein Radschnellweg in Mittellage möglich. (Abb.: Henri de Vries)



Abb. 2: Kreuzungsfreie Radschnellroute im Landwehrkanal, ein Steg macht's möglich. (Abb. Philipp Poll)



Die eingereichten Vorschläge



Oranienburg bekommt Fahrradparkhaus

Wer am Oranienburger Bahnhof sein Fahrrad abstellen möchte, trifft meist auf hoffnungslos überfüllte Abstellanlagen. Nun will die Stadt Bahnhof und Umgebung aufwendig umgestalten und ein Fahrradparkhaus errichten. VON NIKOLAS LINCK



Zurzeit sind die Abstellanlagen hoffnungslos überfüllt. Foto: GRUPPE PLANWERK

Wer heute in Oranienburg aus dem Bahnhof tritt, ist möglicherweise überrascht von der Geschäftigkeit und der nicht geringen Zahl an Reisenden, die in der Kleinstadt ihrer Wege gehen. Seit dem letzten großen Ausbau des Bahnhofsvorplatzes vor 20 Jahren hat sich der Oranienburger Bahnhof zu einer viel genutzten Verkehrsschnitstelle entwickelt. Berlin ist nur einen Katzensprung entfernt, dort erreicht man neben dem Hauptbahnhof inzwischen auch den Bahnhof Ostkreuz, ohne umzusteigen. Nicht nur Pendler, auch immer mehr Ausflügler nutzen die Regionalbahn zwischen Hauptstadt und der kleinen Nachbarstadt im Norden. Inzwischen übersteigt die Zahl der Reisenden die baulichen Kapazitäten des Bahnhofs und seiner Umgebung. Radfahrer finden kaum noch Abstellplätze für Ihre Räder, Autos keinen Parkplatz und Touristen keine Orientierung. Busse haben wegen der Menschenmassen auf dem Vorplatz Probleme beim Halten und Abfahren.

Zwischen Lindenstraße und Schulstraße soll nun ein verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden, rund um den Bahnhof gilt dann Tempo 20 oder Tempo 30 – ein Gewinn für alle Verkehrsteilnehmer, vor allem aber für die vielen Fußgänger. Darüber hinaus werden P&R-Möglichkeiten für Pkw geschaffen und die Bushaltestellen ziehen dahin, wo sich derzeit die überfüllten Fahrradabstellanlagen befinden.

Ohne Service, dafür umsonst

Der Bebauungsplan sieht ein 80 Meter langes Gebäude vor, dessen zwei Geschosse mit Doppelstockparkern ausgestattet sind. Diese Technik, auch am S-Bahnhof Pankow finden, hat sich inzwischen bewährt: Die obere Halterung wird per Hand zur Erde gedrückt, das Fahrrad in die Halterung geschoben, das Gestell zurück in die Ausgangslage geschwenkt. Stellplätze freuen. Die sucht man in Berlin, nach 36 Minuten Bahnfahrt zum Ostkreuz, immer noch vergebens.



So soll das neue Fahrradparkhaus aussehen Abbildung: Gruppe PLANWERK

der geben, einige davon mit Lademöglichkeit für den Akku. Obwohl es kein Personal in dem rund um die Uhr geöffneten Gebäude geben wird, sieht das Stadtplanungsamt die Gefahr von Diebstahl oder Vandalismus als gering an. »Die Idee ist ein offenes, gut einsichtiges Gebäude. Am Bahnhof ist eigentlich immer was los, da ist die soziale Kontrolle hoch. Außerdem werden die Stellplätze per Kamera überwacht«, erklärt Sven Dehler, der das Projekt dort betreut. Trotzdem gebe es Überlegungen, zumindest für Teile des Gebäudes eine Betreiberfirma zu finden. Die würde nicht nur die Sicherheit erhöhen, sondern könnte auch Serviceeinrichtungen wie eine Werkstatt integrieren. Bedarf gäbe es sicherlich, auch wenn der nächste Fahrradladen in 600 Metern Entfernung noch gut zu erreichen ist. Ohne Betreiber und dank clever eingetriebener Fördermittel wird das Parkhaus zumindest kostenlos – sicher auch zur Freude vieler Nutzer. Ohnehin sei das Projekt noch ausbaufähig: Je nach Auslastung könnten noch mehr Stellplätze geschaffen werden, Dehler wünscht sich außerdem einen direkten Zugang vom Parkhaus zum Gleis. Da wiederum hat die Bahn ein Wörtchen mitzureden. Wie es auch weitergeht, die Oranienburger und ihre Besucher können sich demnächst über ausreichend moderne, witterungsgeschützte Stellplätze freuen. Die sucht man in Berlin, nach 36 Minuten Bahnfahrt zum Ostkreuz, immer noch vergebens.

Radschnellverbindungen für Potsdam

In Sachen Radschnellwege ist Potsdam seiner großen Schwester Berlin um Längen voraus. In einer Machbarkeitsstudie wurden bereits drei Routen geprüft. Doch zunächst können sie nur teilweise finanziert werden. VON NIKOLAS LINCK UND DETLEF STRUNK



Geplante Radschnellverbindung von Potsdam nach Stahnsdorf. Abbildung: Landeshauptstadt Potsdam / ADFC Berlin

Radschnellverbindungen können mittlere und weite Strecken attraktiver machen und so vor allem Pendler dazu bewegen, auf das Rad umzusteigen. Die Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) empfiehlt, dass sie als Zwei-Richtungs-Wege mindestens vier Meter breit sind und eine Mindestgeschwindigkeit von 30 km/h ermöglichen. Darüber hinaus sollte der Radweg vom Fußverkehr getrennt sein und geringe Wartezeiten an Kreuzungen gewährleisten, zum Beispiel durch Über- oder Unterführungen oder Ampelschaltungen, die den Radverkehr priorisieren.

Um geeignete Strecken für Potsdam und seine Nachbargemeinden zu ermitteln, beauftragte die Stadt bereits letztes Jahr ein Planungsbüro. Die Verkehrsplaner kommen in ihrer Machbarkeitsstudie auf drei Verbindungen, deren Abschnitte unterschiedliche Priorität haben. Da die Maßnahmen finanziell aus eigener Kraft nicht zu stemmen sind, müssen Fördermittel her. Die betroffenen Gebietskörperschaften taten sich zusammen und nahmen am »Stadt-Umland-Wettbewerb« teil, der von der Europäischen Union finanziert wird und nachhaltige Projekte fördert soll. Im März kam die Entscheidung: Die Region Potsdam erhält statt der 53 Millionen Euro für alle beantragten Projekte nur 21,8 Millionen der EU-Mittel. Das Ringen um die Verteilung der Gelder hat begonnen; nur einige Streckenabschnitte können umgesetzt werden.

Westlich: Werder – Potsdam Hbf

Die Verbindung von und nach Werder führt über die Gebiete Potsdam, Schwielowsee und Werder und ist ca. 6 km lang. Laut Kostenschätzung müssen dafür mindestens 10 Millionen Euro in die Hand genommen werden, unter anderem kostet die Umgestaltung der 120 Meter langen Eisenbahnbrücke am Zernsee rund 3,3 Millionen Euro. Der Ausbau einer Fußgänger- und Radfahrerbrücke hat oberste Priorität innerhalb dieser Strecke und soll nun finanziert werden. Weitere Streckenteile bekamen die zweite und dritte Rangfolge, dort bleibt zunächst alles beim Alten. Laut Potsdams Radverkehrsbeauftragtem Torsten von Einem wird die Strecke dennoch gut mit dem Radfahrt zu bewältigen sein. Durch die Brücke würden Radfahrende in Zukunft sehr viel schneller und bequemer ans Ziel kommen. Die direkte Verbindung geht allerdings durch den Wald, dort fehlt für eine alljährliche Nutzung der Winterdienst.

Eine dritte Verbindung, die von Potsdam Hbf in den Norden der Stadt führen soll, tritt in der Machbarkeitsstudie mit dritter Rangfolge in den Hintergrund. Sie bleibt bis auf Weiteres Zukunftsmusik.

Ideen für Berlin: Die Ergebnisse des ADFC-Wettbewerbs »Deine Radschnellroute« finden Sie auf S. 19

PSD-Herzfahrt: 35.000 Euro Spenden für herzkranke Kinder erradelt



Mehr als 1.200 Fahrradbegeisterte beteiligten sich am Sonntag, den 3. Juli 2016 an der PSD-Herzfahrt und sammelten 35.000 Euro zugunsten des Deutschen Herzzentrum Berlins (DHZB). Im Anschluss formierten alle Teilnehmenden zusammen ein großes Fahrradherz. VON NIKOLAS LINCK UND SIMIKKA HANSEN

Unter dem Motto »Mehr Forschung für Kinderherzen« hatten die PSD-Bank Berlin-Brandenburg, Berliner Helfen e.V. und der ADFC Berlin e.V. bereits das dritte Jahr in Folge zu der Spendenaktion aufgerufen. Von 15 bis 18 Uhr konnten Jung und Alt mit dem Fahrrad ihre Runden auf dem Tempelhofer Feld drehen. Für jede Umrundung der fünf Kilometer langen Strecke spendete die PSD Bank vier Euro. Insgesamt wurden so 7.240 Runden gefahren, was einer Strecke von 37.600 Kilometern entspricht. Die so erzielte Summe rundete die PSD Bank zu einer Spende von 35.000 Euro auf. Die Spende wird dem Deutschen Herzzentrum Berlin (DHZB) übergeben. Es fließt in die Finanzierung von medizinischen Geräten für die Kinderkardiologie, welche die Überwachung der Patienten während Herzoperationen entscheidend verbessern. Dem Motto »Mehr Forschung für Kinderherzen« wurde auch optisch Ausdruck verliehen, indem sich alle Teilnehmenden zum großen Fahrradherz aufstellten. Damit setzten sie ein Zeichen für die kleinen Patienten, die in Deutschland über keine Lobby verfügen.



Herzfoto: Nicht alle der 1200 Teilnehmenden passten zum Schluss ins große Fahrrad-Herz.
Der spontan gebildete Rahmen kann vielleicht nächstes Jahr geschlossen werden. Foto: PSD-Bank



Christian leitet ein Sportstudio in Mariendorf:
»Unsere Truppe gibt's erst seit Ende Februar und ist das erste Mal zum Velothon in Berlin gestartet, insofern ist das unsere erste PSD-Herzfahrt. Wir fahren mit, weil wir grundsätzlich uns für Kinder engagieren. Immer wenn wir eine Sportveranstaltung mit irgend etwas für Kinder verbinden können, so wie hier, dann sind wir an Bord.«



Hans (l., 79 Jahre alt) aus Lichtenrade und sein Team vom RadSportVerein Lichterfelde-Steglitz freuten sich über das gute Wetter. Seine Erinnerung an die verregnete PSD-Herzfahrt vor drei Jahren: »Damals war nur einer von uns wetterfest genug. Der ist klatschnass durchgefahrene, 20 Runden lang.«

Fotos: ADFC Berlin

Bärbel aus Tempelhof ist vier Runden gefahren. »Ich finde die Idee toll, dass man hier wirklich was für die Kinder tut. Es tut mir in der Seele weh, dass so viel Geld für Forschung ausgegeben wird, aber bestimmte Bereiche dabei einfach zu kurz kommen. Die sportliche Betätigung tut mir aber auch ganz gut.«



Siegfried aus Mahlsdorf fuhr zum ersten Mal mit: »Ich finde, für kranke Kinder sollte man viel mehr machen. Ich hoffe, dass durch die Veranstaltung noch mehr Leute aufwachen und mitfahren und dadurch beweisen, wie wichtig das ist.«

Termine

26. August

Protestaktion gegen »Radfahrerhölle Oranienstraße«, Treffpunkt ca. 19:30 Uhr Oranienstraße 21

Danach Critical Mass, Treffpunkt 20 Uhr Heinrichplatz

27. August

ADFC-Herbstcheck Reinickendorf,

10 -17 Uhr auf dem Marktplatz am Wilhelmsruher Damm

1. September

Umfragestart ADFC-Fahrradklima-Test, mitmachen auf: www.fahrradklima-test.de

3. September

ADFC-Herbstcheck Köpenick, 10-17 Uhr, Schloßplatz/Müggelheimer Str.

4. September

ADFC-KiezTouren für Neuberliner und Entdecker, 14 Uhr, Treffpunkte siehe www.adfc-berlin.de

9. September

Stadtradeln – Aktionsstart Berlin, www.stadtradeln.de/berlin2016.html

10. September

ADFC-Herbstcheck Charlottenburg, 10-17 Uhr, Horstweg/Wundtstraße

16. September

Park(ing) day, Treffpunkte siehe (ab September): www.parking-day-berlin.de

17. September

ADFC-Kreisfahrt, Treffpunkt (unter Vorbehalt) 14 Uhr Brandenburger Tor

30. September

Critical Mass, Treffpunkt 20 Uhr Heinrichplatz

14. Oktober

ADFC-Lichterfahrt, Treffpunkt 20 Uhr Potsdamer Platz / Historische Ampel

15. Oktober

ADFC-Herbstcheck Mitte, 10-17 Uhr, Weinbergspark (Brunnenstr. / Veteranenstr.)

28. Oktober

Critical Mass, Treffpunkt 20 Uhr Heinrichplatz

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, »Ratskeller«, Otto-Suhr-Allee 100, [Sven Lorenzen](mailto:sven.lorenzen@adfc-berlin.de), 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](mailto:Florian.Noto@adfc-berlin.de), [florian.noto@adfc-berlin.de](mailto:Florian.Noto@adfc-berlin.de)

Lichtenberg

4. Do im Monat, 19 Uhr, UmweltKontaktstelle, Liebenwalder Str. 12, 10355 Berlin. [Roy Sandmann](mailto:Roy.Sandmann@adfc-berlin.de), [roysandmann@adfc-berlin.de](mailto:Roy.Sandmann@adfc-berlin.de)

Mitte

2. Mo im Monat, 19 Uhr, »Don Giovanni«, Alt-Moabit 129, 10557 Berlin. [Jurgen Saidowsky](mailto:Juergen.Saidowsky@adfc-berlin.de), [juergen.saidowsky@adfc-berlin.de](mailto:Juergen.Saidowsky@adfc-berlin.de)

Neukölln

3. Mo im Monat, 19:30 Uhr, »s...cultur«, Erkstr. 1, 12043 Berlin, [Ralf Tober](mailto>Ralf.Tober@adfc-berlin.de), Tel. (030) 680 814 80, [ralf.tober@adfc-berlin.de](mailto>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](mailto:Marion.Roesch@adfc-berlin.de), [marion.roesch@adfc-berlin.de](mailto:Marion.Roesch@adfc-berlin.de)

Reinickendorf

1. Di im Monat, 19 Uhr, »WEIL«, Alt-Tegel 6, 13507 Berlin. [Bernd Zanke](mailto:Bernd.Zanke@adfc-berlin.de), Tel. (030) 411 69 21

Schöneberg

2. Montag im Monat, 19 Uhr, »Feinbäckerei«, Vorbergstr. 2, 10823 Berlin. [Markus Kollar](mailto:Markus.Kollar@adfc-berlin.de), [markus.kollar@adfc-berlin.de](mailto:Markus.Kollar@adfc-berlin.de)

Spandau

2. Mi im Monat, 19 Uhr, »Unvernunft«, Mauerstraße 6, 13597 Berlin. [Michael Goretzki](mailto:Michael.Goretzki@adfc-berlin.de), Tel. (0170) 661 15 84

Steglitz-Zehlendorf

1. Do im Monat, 19 Uhr, »Gutshaus Lichterfelde«, Hindenburgdamm 28, 12203 Berlin. [Jürgen Müller](mailto:Juergen.Mueller@adfc-berlin.de), [juergen.mueller@adfc-berlin.de](mailto:Juergen.Mueller@adfc-berlin.de)

Tempelhof

1. Do im Monat, Treffpunkt und Uhrzeit siehe: www.adfc-berlin.de/tempelhof, [Martin Senzel](mailto>Martin.Senzel@adfc-berlin.de), 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-weiße, [Matthias Gibtnr](mailto:Matthias.Gibtnr@adfc-berlin.de), [matthias.gibtnr@adfc-berlin.de](mailto:Matthias.Gibtnr@adfc-berlin.de)

Wuhletal Marzahn-Hellersdorf

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

Hanse jut jemacht!

Der Radfernweg Hamburg-Berlin verbindet Deutschlands größte Städte, zwischen denen es erstaunlich einsam ist
TEXT UND FOTOS VON STEFAN JACOBS



Die Elbphilharmonie in Hamburg ist einen Besuch wert, vor allem wenn dort wider Erwarten die Sonne scheint.

Uns kann keener. Oder doch – Hamburg vielleicht? Immerhin Deutschlands zweitgrößte Stadt. Hat zwar nur halb so viele Einwohner wie Berlin, halb so viele Schulen und mit der Elbphilharmonie den nicht mal halb so großen Bauskandal im Vergleich zum BER. Aber soll ja schön sein und

ist außerdem per IC auch für Radfahrer gut erreichbar. Und einen Bikeline-Spiralo gibt's: »Radfernweg Hamburg-Berlin«. Dabei handelt es sich um eine nicht extra beschilderte Kombination aus Elbe-, Havel- und Havellandradweg. Und zwar stromaufwärts, aber das kann bei 30 Meter Höhenunterschied auf 360 Kilometern egal sein. Viel mehr zählt der Wind, der statistisch zwei Drittel des Jahres von Westen weht.

Nach gut zwei Stunden Bahnfahrt stehen wir an der Alster und fahren erst mal eine Runde drum herum. Schöner wohnen auf zehn Kilometern. So mondän sieht Berlin höchstens in Dahlem aus. Hamburg punktet zwar mit einem Radweg durch den Grünstreifen um die Außenalster, aber der ist für den erlaubten Zweirichtungsverkehr recht schmal. Zeitgemäße Radspuren und Wegweiser sind eher die Ausnahme.

Nicht verkehrstechnisch, aber architektonisch erweist sich die Speicherstadt als das Highlight schlechthin, wenn man lange nicht da war: Die Backsteinfassaden sind so eindrucksvoll wie eh, aber auch die Neubauten dahinter stünden dem mit so vielen langweiligen Büroklötzen zugebauten Berlin gut zu Gesicht. Die Elbphilharmonie schaut weit über den Fluss, der sich an den Landungsbrücken wie ein Meeresarm weitet. Die Linienfähren nehmen Fahrräder mit – zum Beispiel nach Finkenwerder, wo es ums riesige Airbus-Werk und mit einer weiteren Fähre hinüber



nach Blankenese geht. Das Treppenviertel dort muss man gesehen haben, hat eine Hamburger Freundin gesagt. Recht hat sie: steile Gäßchen führen zwischen üppig bewachsenen Gärten und Mäuerlein kreuz und quer durchs Villenviertel am Hang, während auf der mächtigen Elbe die noch mächtigeren Pölle den Weltmeeren entgegengleiten. Zurück in die City geht's lauschig am Ufer entlang.

Ostwärts, also Richtung Berlin, führt der Elberadweg durch Industriegebiete und an einem Kraftwerk vorbei, bevor es ländlich wird: Backstein hinter Deichen, dazwischen sattgrüne Wiesen und Gärten mit englischem Rasen – dem legendären Hamburger Niesel sei dank. Der Wind dazu bläst heute aus Ost, was Tempo und Euphorie bremst. Aber die Landschaft verdient Entschleunigung, denn die bis hierher reichende Lüneburger Heide ist menschenleer und still, ohne dabei jemals trist zu scheinen. Hortensien blühen vor großen alten Bauernhäusern, Schafe und Pferde beleben den Horizont. Der schwingt sich am nördlichen Elbufer um Lauenburg zu beachtlichen Hügeln auf. Wir betrachten sie zufrieden vom platten Süden her. Nur unser Nachtquartier, Hotel Lauenburger Mühle, liegt ebenfalls im Norden. Der Name hätte uns Warnung sein können. Es handelt sich nämlich nicht um eine Wasser- sondern um eine Windmühle, die sinnvollerweise ... – eben! Der Anstieg ist heftig, aber das grandiose, größtenteils aus dem 16. Jahrhundert stammende Ensemble aus Fachwerk und Backstein von Lauenburg verdient wahrlich Schritttempo.

Auch am nächsten Tag wechseln wir zweimal das Ufer – um Berge zu sparen und um so reizende Orte wie Bleckede und Hitzacker nicht zu verpassen. Letzteres wirkt wie ein Spielzeugstädtchen; die mit vier Fahrrädern gut gefüllte Fähre passt dazu. In Dömitz dagegen sei »gar nichts los«, hatte ein entgegenkommendes Paar berichtet. Von wegen: Das am Südwestzipfel von Mecklenburg gelegene Städtchen hat eine beachtliche fünfeckige Festung und das Glück eines wagemutigen Investors, der aus einem alten Getreidespeicher – dem höchsten Gebäude weit und breit – ein Hotel samt Dachcafé gemacht hat. Ein Highlight im Sinne des Wortes.

Klappernde Störche, trällernde Pirole und oft ein Kuckuck – das ist der Soundtrack, der uns durch Gorleben und auf dem Elbdeich nach Brandenburg begleitet. Gut, Havelberg mit seinem



Auch wenn sich dieses Fachwerkhaus im beschaulichen Lauenburg in leichter Schräglage befindet: Es scheint schon eine ganze Weile zu halten.



Suchbild: Wer hat sich am Elbufer unter die Schafe geschummelt?

mächtigen Dom und unserem Quartier liegt in Sachsen-Anhalt, aber bald sind wir auch gefühlt nahe an Berlin. Nun geht es an der Havel lang, die ihr Wasser (und das der Spree) gemächlich zur Elbe bringt. Stille Dörfer und weite Blicke prägen das Westhavelland, durch das der dank der Buga 2015 gut ausgebauten Havel-Radweg führt. Er ist nicht zu verwechseln mit dem Havelland-Radweg, auf den wir in Rathenow wechseln. Der führt nördlich des Flusses durch Wälder und über Felder via Nauen nach Berlin.

Menschenleer und still, ohne dabei trist zu scheinen

es auch noch ein lohnendes Etappenziel, zumal nicht nur das Schloss schick renoviert ist, sondern sogar der vom Dichter gewürdigte Birnbaum an der Kirche wieder sprießt. Nicht derselbe, aber ein junger, gut aussehender.

In Nauen hätten wir in den Zug steigen können und vielleicht auch sollen, denn nun geht es erst an der Bundesstraße entlang und dann durch den Speckgürtel etwas umständlich nach Spandau. Aber wenn der Radweg schon »Hamburg-Berlin« heißt, soll es auch so sein. Fazit: Hamburg ist eine Reise wert, jenseits der Städte ging es stressfrei und komfortabel. Wie schön, dass es zwischen den beiden größten deutschen Städten so viel Natur und so wenig Menschen gibt. Wer immer ihn erfunden hat: Dieser Radweg war eine gute Idee.

INFOS

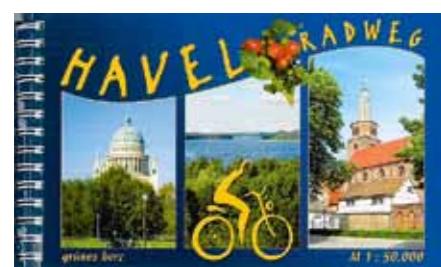
Bikeline-Radtourenbuch „Radfernweg Hamburg-Berlin“ (Verlag Esterbauer).

Infos für unterwegs:
www.elberadweg.de, www.herzogtum-lauenburg.de,
www.auf-nach-mv.de/radwandern,
www.havelland-tourismus.de

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

Warum sollte man sich für diesen Radführer entscheiden, wo es doch schon andere bewährte gibt? Hier kommen die Autoren auch mal vom »rechten« Weg ab und weisen zusätzlich zur Hauptstrecke schöne Nebenrouten und interessante Abstecher aus. Der detaillierte Maßstab erleichtert die Orientierung vor Ort. Einfache sowie komfortable Übernachtungsmöglichkeiten findet man im Anhang.

A.von Blomberg, K.-U. Thiessenhusen,
Havelradweg, Maßstab 1:50.000, 120 S.,
spiralgelenkt, Verlag Grünes Herz 2016,
9,95 €.



Der Familien-Ausflugsführer für das gesamte Land Brandenburg hält viele Tipps und gute Adressen bereit. Hier geht es nicht nur ums Radfahren, sondern auch um zahlreiche andere Aktivitäten für die ganze Familie. Tretboot fahren oder vom Ballon aus die Aussicht genießen, sich im Irrgarten verlaufen und wiederfinden, toben in der Hüpfburg oder Abenteuer auf einer richtigen Ritterburg – für jeden ist etwas dabei.

R. Zagolla: Brandenburg mit Kindern, 240 S., bebra Verlag 2016, 16,00 €.



In der dünnbesiedelten Prignitz ist ein gut ausgebautes Radwegenetz entstanden. Die Biber-tour, Bischof-stour (ADFC-zertifiziert mit 4 Sternen) und Gänse-tour sind nur einige von zahlreichen landschaftlichen Verlockungen. Die neue BVA Karte weist neben den Radwegen auch Tourenvorschläge und die Knotenpunkte für das »Radeln nach Zahlen« aus. Ein Fahrradbus verkehrt ganzjährig zwischen Wittenberge und Lenzen (Voranmeldung erforderlich!) Vom Berliner Alexanderplatz aus bedient die ODEG die Strecke nach Wittenberge.

ADFC Regionalkarte Prignitz, Maßstab 1:75.000, Verlag BVA 2016, 8,95 €.

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

RADREISEVORTRÄGE

Ende Oktober startet die Saison der Reisevorträge (Bitte Karten reservieren)

Freitag, den 28.10.2016

Hans-Henne Neumann:

Malaysia –

Wie sich das Land verändert hat
Nach 43 Jahren reist Hans Henne Neumann wieder mit dem Fahrrad durchs Land und fährt dieselbe Route. Die Veränderungen sind enorm. Bildern von heute stellt er Aufnahmen von 1972 gegenüber. Eine spannende Zeitreise!



Foto: H.H. Neumann

Weitere Vortrags-Termine und aktuelle Infos ab September unter:

www.adfc-berlin.de/service/vortraege

Beginn: jeweils freitags um 19:00 Uhr

Eintritt: 6,00 / 3,00 € Nichtmitglieder / ADFC-Mitglieder



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/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

Basiskurse

Dienstag, den 13. September 2016

Dienstag, den 04. Oktober 2016

Dienstag, den 25. Oktober 2016

Aufbaukurse

Dienstag, den 20. September 2016

Dienstag, den 18. Oktober 2016

Bei akuten Problemen können Sie auch gerne unsere Selbsthilfewerkstatt nutzen!

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.

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 Selbsthilfewerkstatt 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.

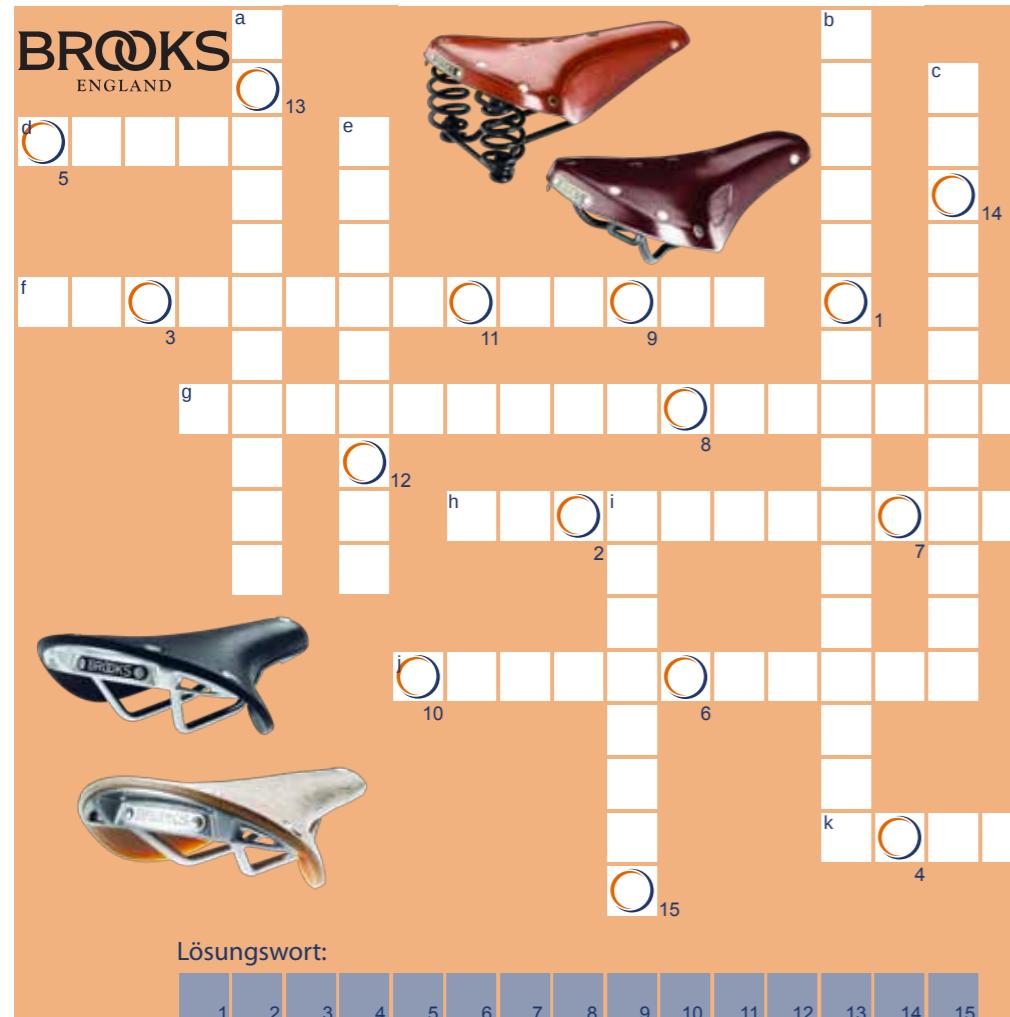
Sie sind umgezogen? Sie haben Fragen zur Mitgliedschaft?

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 Bezug »BROOKS« an kontakt@radzeit.de mailt, nimmt an der Verlosung teil. Einsendeschluss ist der 15. Oktober.
Die Firma Brooks produziert bereits seit 1866 Ledersättel und ist für seine hohe Qualität und zeitlose Ästhetik bekannt. Dass es nicht immer Leder sein muss, zeigen die Briten mit der noch relativ jungen Cambium-Reihe. Diese bestehen aus vulkanisiertem Naturkautschuk und kbA-Baumwolle und finden Ihre Fans nicht nur bei Puristen und Urbanisten. Zu gewinnen gibt es vier Brooks-Sättel: zwei klassische Ledersättel (B17 und Flyer) und zwei Cambium-Sättel (C17 und C19). Weitere Infos unter: www.brooksengland.com



- a) Die Botschaft welches Landes führte gemeinsam mit dem ADFC den Fotowettbewerb #berlinfietsfotos durch?
- b) Auf welcher Brücke startete die Kinderoute der Sternfahrt 2016?
- c) Welches Motto hat die PSD-Herzfahrt? »Mehr Forschung für ...«
- d) Entlang welchen Gewässers verläuft die Gewinner-Route des Wettbewerbs »Meine Radschnellroute«?
- e) An welchem Bahnhof steht die neue abschließbare Fahrradbox?
- f) Welche Polizeiheit soll laut ADFC-Forderung erweitert werden?
- g) Welches Delikt hat 2015 in Berlin erneut zugenommen?
- h) Welcher Ort bei Berlin bekommt ein Fahrradparkhaus?
- i) Wie heißt das neue öffentliche Leihradsystem in Berlin?
- j) An welcher Kampagne können Berliner Radfahrende vom 9. bis 29. September teilnehmen?
- k) Entlang welchen Flusses kann von Berlin nach Hamburg radeln?

Wir fahren Rad.



22. 9.
Autofreier
Tag



Macht die Straße frei!
Klassische Fahrradklingel im taz-Design. Nützlich im Verkehr oder auf der ein oder anderen Fahrraddemo. Durchmesser: 5,5 cm, geeignet für Lenker bis 2,5 cm
€ 8,00

Alle tazshop-Artikel finden Sie im Internet unter www.taz.de/tazshop
tazshop | Rudi-Dutschke-Straße 23 | 10969 Berlin | tazshop@taz.de | T (030) 25 90 21 38



taz. die tageszeitung



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.
Und sollten Sie mit dem Rad irgendwo liegenbleiben, hilft Ihnen unser ADFC-Pannendienst.





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.de/#zentralrad25



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

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.