

Lizenz zum Umbau

**Wie Staatssekretär
Jens-Holger Kirchner
Berlin zur Fahrrad-
stadt machen will**



Sicherheit

Unterwegs mit der Fahrradstaffel

Stadttouren

Berlins Berge entdecken

Recht

Verhalten nach einem Unfall

Genossenschaft
mit 140 Jahren
Tradition

Exklusiv- Angebot für ADFC-Mitglieder

- ✓ Kostenloses Gehaltskonto mit 50 Euro ADFC-Startguthaben plus Bank- und Kreditkarte im ADFC-Design
- ✓ Digitaler Kontoumzugsservice
- ✓ Finanzierungsangebote zu Top-Konditionen



Jetzt profitieren
psd-bb.de/adfc-berlin
030 850 82-550

**Beliebteste
Regionalbank
Deutschlands**

Platz 1

PSD Bank Berlin-Brandenburg

Ausgabe 5/2016

euro

€uro-Umfrage (180 875 Teilnehmer)

Werte leben und erleben

Der Geheimtipp aus der Region

GEMEINSAM ZIELE ERREICHEN



Berlin-
Brandenburg eG

Berlin neu denken.



Eva-Maria Scheel
Foto: David Heerde

Liebe Leserinnen und Leser,

unter dem Motto „Rethinking Berlin“ diskutierten wir im Februar mit internationalen Größen der Fahrradbewegung. Denn Berlin ist in Bewegung. Die rot-rot-grüne Koalition will dem Fahrrad endlich mehr Raum geben. Gemeinsam mit dem Volksentscheid Fahrrad verhandelt der ADFC Berlin derzeit ein geplantes Radverkehrsgesetz. Damit soll Radfahren überall in Berlin komfortabel, sicher und zügig möglich werden. Was die neue Regierung außerdem vorhat, lesen Sie

auf den Seiten 8 und 9 und im Interview mit dem neuen Verkehrsstaatssekretär Jens-Holger-Kirchner ab S. 10.

Mit der Fahrradstaffel der Polizei hat der ADFC Berlin seit ihrer Einführung vor zwei Jahren guten Kontakt. Auch wenn wir mal miteinander diskutieren: Wir glauben, eine Fahrradstadt braucht Polizisten auf dem Fahrrad. Nikolas Linck hat die Beamten einen Tag lang auf Streife begleitet. Außerdem hat er nachgefragt, wie es mit dem Pilotprojekt Fahrradstaffel weitergeht. Das läuft nämlich diesen Sommer aus (S. 12 bis 15).

Stellen Sie sich vor, Sie haben einen Fahrradunfall und können sich nicht daran erinnern. Eigentlich möchten Sie davon ausgehen, dass alles Erdenkliche zur Aufklärung getan wird. Doch oft sind Opfer auf sich allein gestellt, wie der Fall von Steffi K. zeigt. Michaela Müller erzählt ihre Geschichte und ist der Frage nachgegangen, wie sich Beteiligte und Zeugen bei Unfällen verhalten sollten (S. 18 bis 19).

Bis dahin wünsche ich Ihnen viel Vergnügen beim Lesen und freue mich über Anregungen und Kritik an kontakt@radzeit.de.

Ihre

Eva-Maria Scheel, Landesvorsitzende des ADFC Berlin

Inhalt

Meldungen

- 4 Meldung Fahrradstraße
- 5 Meldungen/Berliner Bezirke

Ride with a Smile

- 6 Überholen

Kommentar

- 7 Viele Wege, ein Ziel

Berlin

- 8 Das plant die Koalition für den Hannah-Arendt-Straße Radverkehr
- 10 Interview mit Jens-Holger Kirchner
- 12 Auf Streife mit der Fahrradstaffel
- 15 VELOBerlin 2017

Technik und Gesellschaft

- 16 Mit dem Rollfiets durch die Welt

Verkehrssicherheit

- 18 Was tun nach einem Fahrradunfall?

Aktiv im ADFC

- 20 Wirtschaftsfaktor Radtourismus

Ausland

- 22 Biking Istanbul

Auf Tour

- 24 Berlin alpin
- 24 Treptow-Köpenick: das neue Radparadies?

Service

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

Titelfoto: ©AKUD/Lars Reimann

radzeit

DAS FAHRRADMAGAZIN FÜR BERLIN UND BRANDENBURG

Brunnenstraße 28, 10119 Berlin-Mitte
Tel. (030) 448 47 24, Fax (030) 44 34 05 20, kontakt@radzeit.de (Redaktion)

ERSCHEINUNGSWEISE
4 Ausgaben pro Jahr

VERTRIEB
radzeit-Abo: 12 Euro pro Jahr
Bezug für ADFC-Mitglieder 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
Katja John, Tel. (030) 44 04 99 84, anzeigen@adfc-berlin.de
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 28.

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: BELADEBEXX

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

Druckauflage: 30 000 Exemplare (Q3/2016)
ANZEIGENSCHLUSS
radzeit 1/2017: ET 07.03.2017, AS 10.02.2017/DU 17.02.2017



Verhandlungen zum Radverkehrsgesetz

Ein gemeinsames Team des ADFC Berlin und des Volksentscheids Fahrrad befindet sich in Verhandlungen mit dem Senat zu einem geplanten Radverkehrsgesetz. Am 15. Februar fand der Auftakt zu den Gesprächen statt. Das gemeinsame Verhandlungsteam nimmt stellvertretend für eine Vielzahl an Mobilitäts- und Umweltverbänden teil. Neben der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz sitzen auch Vertreter der Regierungsfractionen am Tisch. Geplant ist, noch im Frühjahr ein Radverkehrsgesetz zu erarbeiten. Dies soll später Teil eines übergreifenden Mobilitätsgesetzes werden, das auch den öffentlichen Nahverkehr und den Fußverkehr einschließt. Die ersten Verhandlungsrunden verliefen in freundlicher und konstruktiver Atmosphäre.

Neue Fahrradstraße und Radstreifen geplant

Mitte – Der Straßenzug Togo- und Antwerpener Straße soll als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Das teilte Baustadträtin Sabine Weißler auf einer Pressekonferenz im Februar mit. Außerdem sollen Radstreifen entlang der Budapester und Stülerstraße, der Hannah-Arendt-Straße, der Französischen Straße und der Chausseestraße angelegt werden. Auch sollen vorhandene Radwege saniert werden, etwa auf der Seestraße, sowie auf der Strom- und Sickingenstraße. Langfristig strebt der Bezirk an, dass möglichst alle Radverkehrsanlagen eine Breite von mindestens zwei Metern aufweisen. Weißler merkte jedoch an, dass für die Umsetzung der Maßnahmen die Beteiligten an den Planungsprozessen schneller agieren müssten. Vor allem die Verkehrslenkung Berlin (VLB) brauche Jahre, um Anordnungen zu treffen, so die Stadträtin. Den Bezirken seien währenddessen die Hände gebunden.



Das gemeinsame Verhandlungsteam von ADFC Berlin und Volksentscheid Fahrrad vor dem Auftakt der Verhandlungen am 15. Februar. Foto: Norbert Michalke

Bundeshauptversammlung beschließt neue Leitlinien für Infrastruktur

Am 12. und 13. November 2016 fand die Bundeshauptversammlung des ADFC in Mannheim statt. Etwa 150 Delegierte aus dem gesamten Bundesgebiet kamen zusammen, um einen neuen Bundesvorstand zu wählen und die Richtlinien des ADFC zu bestimmen. Mit großer Mehrheit beschlossen sie ein Grundsatzpapier zur Radinfrastruktur. Die neuen Leitlinien fordern durchgängige und qualitativ hochwertige Radverkehrsnetze, geringeres Verkehrstempo der Kfz und mehr Platz für den Radverkehr. Radstreifen müssen breit genug sein, um auch das Überholen von Lastenrädern und Rädern mit Kinderanhängern zu ermöglichen. Kreuzungen sollen so aufgebaut sein, dass Sichtbeziehungen der Verkehrsteilnehmer sichergestellt sind. Bei viel Autoverkehr und höheren Kfz-Geschwindigkeiten sollen Radspuren

durch Barrieren wie Poller oder Bordsteine vom Autoverkehr getrennt werden. Dieses Konzept der »Protected Bike Lanes« soll als neue Möglichkeit der Radverkehrsführung in den Katalog der Infrastrukturmaßnahmen eingehen. Kommentar auf S. 7

Museumsdorf Düppel, Clauertstr. 11, 14163 Berlin

Osterfest in Düppel

14.-17. April 2017
10-18Uhr (samstags bis 21Uhr)
Eintritt: 5€/erm. 4€
(bis 18 Jahre frei)

Ostermarkt
Ostereier bemalen
Wanderschmiede
Spilleute "Wolgemit"

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

RAD-SPANNEREI.de/blog/

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

Berlin neu denken

Das Fahrrad soll in Berlin mehr Platz bekommen. Aber wie sieht eine moderne und sichere Infrastruktur aus? Dieser Frage ging der ADFC am 17. Februar in Vorträgen und einer Diskussion unter dem Titel „The Bicycle Era – Rethinking Berlin“ nach.

ADFC-Landesvorsitzende Eva-Maria Scheel sprach vom positiven Start der Verhandlungen zum Radverkehrsgesetz zwei Tage zuvor: »Plötzlich geht es nicht mehr um die Frage, ob der Radverkehr mehr Raum bekommt, sondern wie das konkret aussehen soll. Denn auch wenn immer mehr Menschen in Berlin Rad fahren: Viele fühlen sich auf der vorhandenen Infrastruktur nicht sicher. Wenn es also darum geht, Berlin neu zu denken, dann müssen wir das aus der Perspektive derer tun, die bislang wenig oder gar nicht Rad fahren, weil sie sich nicht trauen.«

Marianne Weinreich, Vorsitzende der Bicycle Embassy of Denmark machte deutlich, dass es nicht bloß um Verkehrsplanung geht. Um die Menschen zum Radfahren zu bewegen, brauche es auch gute Vermarktung des Radfahrens. Neben einer sicheren Infrastruktur müsse man die Menschen dafür belohnen, dass sie Rad fahren. Etwa mit Ampelsensoren, die Radfahrer im Regen kürzer warten lassen. Weinreich: »Die Dänen fahren nicht aus genetischer Veranlagung so viel Fahrrad, sondern weil ihre Städte dafür designt sind.«

David Smith ist Verkehrsplaner in Chicago. Dort hat er im Auftrag des Bürgermeisters in den letzten Jahren eine Art Turbo-Verkehrswende herbeigeführt.

Überall in der Innenstadt wurden Kfz-

Fahrstreifen in geschützte Radstreifen umgewandelt. Das Ergebnis: 150% mehr Radverkehr, in vielen Straßen stellen Fahrräder inzwischen 20% des gesamten Verkehrs. Die Trennung vom Autoverkehr durch Plastikpoller und Betonbarrieren sieht Smith als Erfolgsrezept. Befragungen der Radfahrenden zeigten, dass sich fast alle seit Einführung der geschützten Radstreifen öfter und in größerem Radius in ihrer Stadt mit dem Fahrrad bewegten. Gemeinsam mit Smith war auch Randy Neufeld angereist, Urgestein der internationalen Fahrradbewegung. Er appellierte an die Berliner, sich mit anderen Städten zu vernetzen, um voneinander zu lernen.

Klare Botschaften aller Gäste: Radverkehrsförderung sei kein Selbstzweck, sondern Teil eines größeren Wandels. Mehr Radverkehr sei der Schlüssel zu Städten, in denen sich Menschen gern aufhalten. Dabei sei es in Ordnung, mit verschiedenen Designs zu experimentieren. Regierung und Verwaltung dürften den Umbau zur fahrradgerechten Stadt nicht als unmöglich erklären. Denn Beispiele wie Chicago zeigten, dass große Fortschritte in kurzer Zeit gemacht werden können. Moderiert wurde der Abend von ADFC-Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork.

Ausführlicher Bericht auf www.radzeit.de

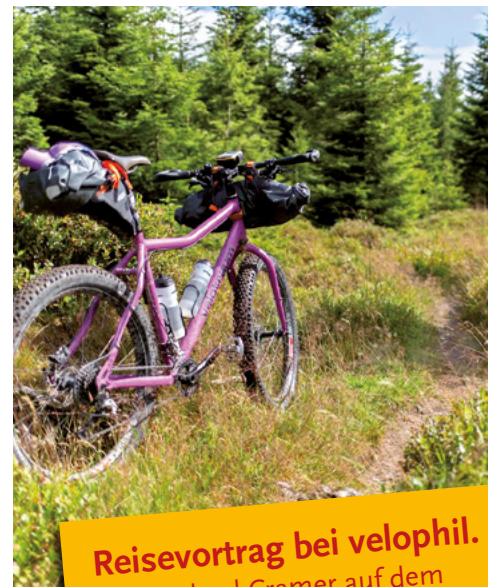


Foto: velotraum.de

Reisevortrag bei velophil.
Mit Michael Cramer auf dem
Iron Curtain Trail durch Europas
Mitte: 24. März, 19.30 Uhr

Ergonomieberatung auf der VELOBerlin

Sie lieben Ihr Rad und den Fahrtwind in den Haaren, aber die Schulter schmerzt und die Finger schlafen ein? Bei einem kurzen Ritt auf unserem Velochecker oder am eigenen Rad (Mitnahme über Eingang Ost) geben wir Tipps für bequemes und müheloses Fahren.

VELOBerlin – das Fahrradfestival am 1. und 2. April auf der Messe Berlin

Fluchten aus dem Alltag gelingen am besten mit einem passenden Rad von Stevens, VSF Fahrradmanufaktur, Böttcher, Brompton, Birdy, Patria, Tout Terrain, Velotraum oder Norwid.

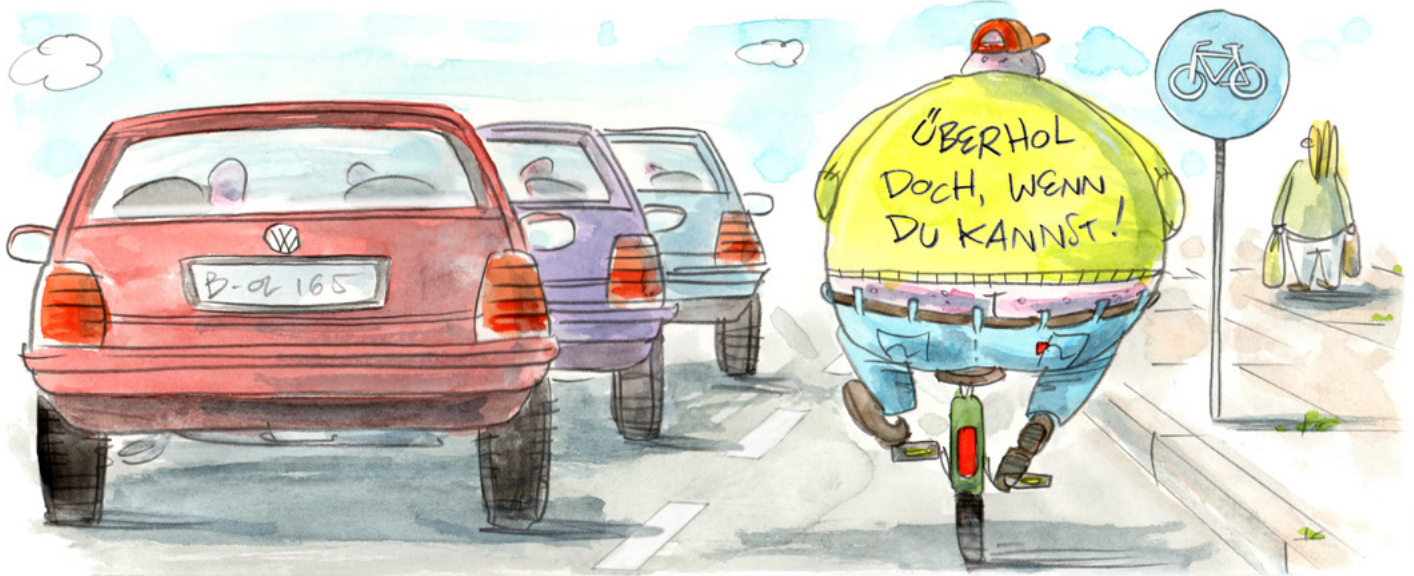
velophil.  Sonne in den Speichen

Alt-Moabit 72
10555 Berlin
030 399 02 116

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

team@velophil.de
facebook.com/Fahrradhandel.velophil/

www.velophil.de



Ride with a smile: Überholen

Mehr Autos, mehr Fahrräder, mehr Fußgänger. In Berlin sind wir nie allein unterwegs. Doch ganz gleich, wie und wohin es geht – am liebsten wollen wir mit einem Lächeln ankommen. Deshalb gibt es in jeder Radzeit einen Tipp für mehr Sicherheit, Rücksicht und Nettigkeit im Berliner Verkehrsdschungel.

Jeder kennt das Gefühl, hautnah von einem Auto überholt zu werden: Der Luftzug, der Schreck, der Ärger. Deshalb müssen Autofahrende laut Rechtsprechung mindestens 1,50 Meter Abstand beim Überholen einhalten. Was aber ist mit Radfahrenden, die einander überholen?

Die Geschwindigkeiten Radfahrender unterscheiden sich im Stadtverkehr viel mehr als die der Autos. Ein älterer Herr, der im Seitenflügel unseres Hauses wohnt, fährt jedes Wochenende mit seinem Hollandrad zur Gartenlaube. Dabei erreicht er gerade genug Fahrt, um nicht seitlich umzukippen. Manchmal kommt seine Enkelin ihn besuchen. Sie fährt ein neon-grünes Bahnrad. Bisher habe ich sie zwar nur auf dem Hof und nicht auf der Straße gesehen. Sie macht aber den Eindruck, dass sie sich auf ihrem Rad unter 35 km/h nicht blicken lassen kann. Alles, was langsamer ist, würde ihren Ruf sicher beschädigen, man weiß ja nie, wen man trifft.

Was aber, wenn die Enkelin dem Opa nicht zum Kaffee begegnet, sondern in gleicher Richtung auf dem Radweg? Im Idealfall geschieht das auf einem drei Meter breiten Radweg, auf dem sich auch zwei Lastenräder überholen könnten – dann gibt es kein Problem. In der Berliner Realität ist der Radweg oft schmaler als zwei Meter. Dann wird Opa plötzlich zu einem Hindernis, das den Fahrfluss stört. Verlorene Geschwindigkeit muss ja erst wieder erstrampelt werden.

Auf dem Fahrrad sind wir es gewohnt, uns an allen möglichen Hindernissen vorbeischlängeln zu müssen. Wird schon passen. Aber: Die Fahrlinie von Radfahrenden ist selten vollkommen schwankungsfrei, auch nicht die meines Hausnachbarn. Schon gar nicht, wenn er zuvor noch einen Abstecher in die Kleingartenwirtschaft gemacht hat.

Was sagt die Rechtsprechung zum Überholen anderer Radfahrender? Erstens: Es ist links zu überholen.

Zweitens: Nicht auf den Gehweg ausweichen.

Drittens: Der Radweg muss ausreichend breit sein. Wie breit, ist nicht eindeutig definiert. Wenn es knapp wird, empfiehlt sich ein kurzes Klingeln. So bleibt dem Voraufahrenden der Schreck erspart und er kann bei Bedarf ein wenig weiter rechts fahren. Übrigens: Indem man sich für das Vorbeilassen bedankt, verwandelt man den Ton des Klingelns vom aggressiven »Aus-dem-Weg!« zum netten »Darf-ich-mal?«

Zuletzt noch ein Appell an jene, die langsam fahren, aber trotzdem gern die »Pole Position« haben: Bitte überholt doch nicht an jeder roten Ampel die gesamte Warteschlange und stellt Euch ganz vorn auf. Es müsste Euch doch auffallen, dass alle anderen dann wieder Euch überholen müssen. Und Ihr dann wieder alle anderen. Und dann wieder..., jedenfalls: Könntet Ihr da ein wenig mehr vorausdenken? Danke im Voraus, von den Voraufahrenden. ■ NL



Viele Wege, ein Ziel

Über geschützte Radstreifen wird zurzeit viel diskutiert. Das ist wichtig, darf aber die Fahrradbewegung nicht spalten.

NIKOLAS LINCK wünscht sich mehr Gelassenheit.

Mit großer Mehrheit hat die ADFC-Bundeshauptversammlung neue Leitlinien für Infrastrukturbeschlossen (S. 4). Damit spricht sich der Verband dafür aus, dass bei hohem Verkehrsaufkommen auch geschützte Radwege als Lösung in Betracht kommen, die durch physische Barrieren vom Autoverkehr getrennt sind. Auch die rot-rot-grüne Landesregierung sieht in ihrer Koalitionsvereinbarung separierte Radwege vor, so wie es der ADFC Berlin vor der Wahl forderte. Staatssekretär Kirchner bekräftigt dieses Ziel im Interview mit der Radzeit (S. 10). Der Beschluss des ADFC wurde nicht ohne Diskussion gefällt: Kritiker befürchten, dass Radfahrende durch benutzungspflichtige Radwege von der Fahrbahn verbannt werden. Dass die Radwege zu schmal sind, sie deshalb ausgebremst werden und die Unfallgefahr steigt. Ihre Sorgen sind verständlich, schließlich hat der ADFC Jahrzehnte dafür gekämpft, auf der Fahrbahn zu fahren. Im direkten Sichtfeld der Autofahrer, anstatt auf verwahrlosten Huckelpisten, versteckt hinter Bäumen und parkenden Autos. Die Einführung markierter Radstreifen verbesserte die Sichtbeziehungen an den Kreuzungen und machte sie damit sicherer. Außerdem ließen sie sich vergleichsweise schnell und günstig umsetzen. Warum also umdenken? Das wichtigste Argument ihrer Kritiker: Zu wenige fühlen sich auf den Streifen sicher. Um ein Sicherheitsgefühl herzustellen, reiche es nicht, mit der Unfallstatistik zu wedeln. Obendrein würden die Radstreifen ständig zugeparkt. Bestärkt fühlen sich Kritiker bloßer Markierungen durch den Blick ins Ausland, wo der Trend klar zu separierten Radwegen geht.

Es sind weder die einen, noch die anderen Argumente, die mich irritieren. Es ist die Schärfe, mit der die Diskussion bisweilen geführt wird. So hitzig kann es dabei werden, dass man meint, es gehe um ganz andere Fragen: Autobahn oder Radschnellweg? Lkw oder Lastenrad?

Schnell ist vergessen, dass wir alle dasselbe Ziel haben: Eine Stadt, in der alle Menschen gern aufs Rad steigen. Ein Blick in die Geschichte zeigt: Je einiger eine politische Bewegung ist, desto mehr Durchschlagskraft hat sie. Desto mehr reißt sie auch solche mit, die noch zögern. Eine gesplante Fahrradbewegung jedoch spielt den Gegnern der Verkehrswende in die Hände. Soweit dürfen wir es nicht kommen lassen.

Eine Ursache der Meinungsverschiedenheiten ist die persönliche Brille, durch die man den Verkehr beobachtet. Je länger wir auf dem Sattel sitzen, desto mehr lernen wir. Wir beobachten die Kreuzungen und die anderen Verkehrsteilnehmer und meinen irgendwann genau zu wissen, was man markieren oder bauen müsste. Bloß sieht man die Kreuzung immer nur aus den eigenen Augen, geprägt von eigenen Erfahrungen und – noch wichtiger – Fähigkeiten. Umso erhellender kann es sein, andere nach ihren Empfindungen im Verkehr zu fragen. Vorzugsweise Menschen, die weniger Rad fahren als man selbst. Oder vielleicht noch gar nicht.

In Wahrheit ist Verkehrsplanung kompliziert und ein ständiger Abwägungsprozess verschiedener Interessen. Gebunden an Richtlinien, Gesetze und Häuserwände, die sich nicht verschieben lassen. Das macht die Suche nach einer Musterlösung, die sich überall anwenden lässt, so schwer. Deshalb brauchen wir weiterhin ständige Diskussion und Evaluation, um unser Wissen zu erweitern und das Radfahren so zu gestalten, dass sich alle dabei sicher fühlen. Aufgabe der Politik ist jetzt, verschiedene Lösungen zu erproben und die Bürger daran zu beteiligen. Von uns, die den Radverkehr voran bringen wollen, wünsche ich mir eine entspannte, respektvolle und sachliche Debatte, in der wir unser gemeinsames Ziel nicht vergessen. Denn noch nie waren wir der Fahrradstadt Berlin so nah wie jetzt.



ZENTRALRAD

Gute Räder.



Grünes Licht für den Radverkehr: Die Koalition hat weitreichende Pläne. Foto: iStock/seraficus

Das plant die Koalition für den Radverkehr

Weichenstellung für die Verkehrswende: Die rot-rot-grüne Landesregierung will ein Berlin der nachhaltigen Mobilität. Versäumnisse im Radverkehr sollen möglichst schnell aufgeholt werden. In den Plänen der Koalition finden sich viele Maßnahmen, die der ADFC Berlin vor der Wahl gefordert hatte. VON NIKOLAS LINCK

Wir müssen dem Fahrrad mehr Raum geben«, kündigte Verkehrssenatorin Regine Günther kurz nach ihrem Amtsantritt an. Die Chefin der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz knüpft in ihrem Programm an die Ziele der Koalitionsvereinbarung der Regierungsparteien an. Das Papier sieht »Vorrang für den Umweltverbund« vor. Das bedeute eine »Umverteilung des Straßenraums zugunsten des ÖPNVs, des Rad- und Fußverkehrs«.

Verwaltung: Mehr Kräfte, neue Strukturen

Das Sorgenkind der Verwaltung, die Verkehrslenkung Berlin (VLB), soll gründlich umgekrempelt werden. Dazu gehört sowohl, effizienter zu arbeiten, als auch »Projekte der ÖPNV-Beschleunigung und Verbesserung der Radwegeinfrastruktur« zügig voranzutreiben. Dafür gibt es mehr Personal und eine neue Führung – die wollte jedoch bis Redaktionsschluss niemand übernehmen. Mehr Verkehrsplaner soll es auch in den Bezirken geben: je zwei zusätzliche Kräfte sollen sich dort ausschließlich um den Radverkehr kümmern. Die Koalition will das ÖPNV-Gesetz bis Ende 2017 zu einem zukunftsfähigen, integrierten

»Mobilitätsgesetz« weiterentwickeln, in dem auch der Fuß- und Radverkehr umfassend neu geregelt werden. Ein Radverkehrsgesetz soll als erster Teil des Pakets noch im Frühjahr fertiggestellt werden. Zur Finanzierung werden im Jahr 2018 40 Mio. und ab 2019 jährlich 51 Mio. Euro in den Landeshaushalt eingestellt, die ausschließlich der Radverkehrsinfrastruktur zugutekommen. Eine landeseigene Gesellschaft soll für die Umsetzung der Maßnahmen sorgen. Nach dem Vorbild Hamburgs soll zwischen Senat, Bezirken und anderen Akteuren ein Bündnis für den Radverkehr geschlossen werden.

Infrastruktur: Netzausbau, Sicherheit und Fahrradparken

Die Koalition verfolgt die Errichtung von im Regelfall mindestens zwei Meter breiten Radstreifen entlang des Hauptstraßennetzes. Dabei soll abschnittsweise eine physische Trennung des Radverkehrs sowohl vom Auto- als auch vom Fußverkehr erfolgen. Auf Nebenstraßen will die Koalition ein Netz aus Fahrradstraßen errichten, das mit der restlichen Radverkehrsinfrastruktur verknüpft wird. Die Koalition erarbeitet außerdem einen Leitfaden für die Gestaltung von Fahrradstraßen. In den näch-

sten fünf Jahren sollen die laut Unfallkommission gefährlichsten Kreuzungen umgebaut werden. Bei den gehwegbegleitenden Radwegen, die in den nächsten Jahren voraussichtlich erhalten bleiben, werden Sichthindernisse vor Kreuzungen beseitigt. Die Koalition will den Bau von Radschnellverbindungen vorantreiben. Ziel ist eine Gesamtlänge von 100 km. Auch angemessene Möglichkeiten des Fahrradparkens sind Teil der Koalitionsvereinbarung. Es sollen vermehrt Fahrradbügel aufgestellt und in dicht besiedelten Stadtteilen auch Kfz-Plätze umgewandelt werden. An den wichtigsten Verkehrsknotenpunkten, wie Ostkreuz, Hauptbahnhof, Südkreuz, Zoo oder Gesundbrunnen, sollen Fahrradparkhäuser gebaut werden.

Aufklärung und Regeleinhaltung

Die Koalition setzt sich in ihrer Vereinbarung das Ziel, Verkehrsverstöße in Zukunft fokussiert auf die Unfallursachen zu ahnden. Zueparkte Radverkehrsanlagen will sie konsequent kontrollieren und räumen. Bis 2020 sollen lärmindernde mehr Tempo-30-Abschnitte auf Hauptverkehrsstraßen geschaffen und in sensiblen Bereichen, wie beispielsweise vor Schulen, vorab schnell umgesetzt werden. Die bestehenden Jugendverkehrsschulen will die Koalition erhalten. Sie sollen »in Kapazität und Ausrichtung der ‚wachsenden Stadt‘ angepasst« werden. Außerdem plant die Koalition eine Öffentlichkeitskampagne, um die Berliner »zu einem Umstieg auf das Fahrrad zu ermuntern«.



»Zeichen setzen«: Das muss der Senat tun, um die Fahrradstadt Berlin auf den Weg zu bringen.

Das Forderungspapier des ADfC Berlin bekommen Sie in der Landesgeschäftsstelle oder online unter: bit.ly/ADfC_forderungen_pdf

VELOBERLIN

BERLIN
Das Fahrradfestival.

1.-2. April 2017
Messe Berlin /
Eingang Ost

↓
veloberlin.com

Unsere Partner:



„Wir hinken hinterher“

Jens-Holger Kirchner ist neuer Staatssekretär für Verkehr. In der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz unter Regine Günther liegen auf ihm derzeit besonders hohe Erwartungen. Erfahrung bringt der Grüne aus seiner Zeit als Baustadtrat in Pankow mit. Im Radzeit-Interview spricht er über Rechtsabbieger-Unfälle, zugeparkte Radstreifen, Radverkehrsgesetz und den Umbau zur Fahrradstadt.

Herr Kirchner, Sie fahren im Alltag selber viel mit dem Fahrrad. Fühlen Sie sich dabei überall in Berlin sicher?

Ich fahre dort, wo es sicher ist, weil ich mich in Berlin gut auskenne. Ich wähle bestimmte Routen, bei denen Sicherheits- aber auch Aufenthaltsqualität eine Rolle spielen. Ich weiß aber, dass sich nicht alle gut genug auskennen und etliche Kreuzungen und Streckenabschnitte nicht sicher sind. Es ist zwar in den letzten Jahren vieles passiert, aber bei der Verkehrssicherheit hinken wir noch hinterher.

Mit welchen kurzfristigen Maßnahmen wollen Sie das Radfahren in Berlin sicherer machen?

Wir werden kurzfristig gefährliche Kreuzungen umbauen, die ersten drei haben wir in unserem 100-Tage-Programm definiert. Außerdem werden wir das Parken auf Radwegen eindämmen. Die notwendigen Absprachen mit Polizei und Ordnungsämtern sind getroffen, es wird Schwerpunktkontrollen geben. Mittelfristig kommen auch bauliche Lösungen ins Spiel, die das Parken auf Radwegen verhindern. Ich bin da ganz eindeutig: Wer mit dem Auto auf dem Radstreifen steht, gefährdet alle anderen Verkehrsteilnehmer auf der Straße. Da habe ich keine Toleranz.

Wie werden Sie die Bürger an dem Prozess beteiligen?

Wir werden ein Stadtforum nutzen, um den Gesetzentwurf und den Entwurf für das Bündnis für den Radverkehr vorzustellen und zu diskutieren. Auf Fachebene werden wir die Entwürfe außerdem in einem außerordentlichen „FahrRat“ mit mehr Teilnehmern als üblich diskutieren. Vor Ostern soll der Gesetzentwurf stehen, um ihn dann in die verschiedenen Gremien zu geben. Wenn alles gut geht, können wir den Gesetzentwurf vor der Sommerpause verabschieden. Wir wollen das möglichst schnell durchziehen. Wir müssen im Auge behalten, dass wir Mit einem Radverkehrsgesetz gerade Neuland betreten.

Zum Redaktionsschluss der Radzeit laufen bereits die Verhandlungen zum geplanten Radverkehrsgesetz.

Ich bin froh, dass um den Radverkehr jetzt eine breite Diskussion geführt wird, nicht nur mit der Volksentscheids-Initiative, sondern mit einer Menge Verbänden und anderer stadtgesellschaftlicher Akteure. An den Gesprächen zum Radverkehrsgesetz nehmen neben den Leuten des ADFC und Volksentscheids auch Vertreter des BUND und der Regierungsfractionen teil, denn die müssen das Gesetz am Ende mit der nötigen Mehrheit verabschieden. Wir haben alle das gleiche Ziel: Möglichst schnell ein Radverkehrsgesetz zu erarbeiten.

Um Radverkehrsmaßnahmen schneller und effizienter umzusetzen, ist ein Bündnis für den Radverkehr geplant. Wie soll das aussehen?

Wir haben uns das aus Hamburg abgeschaut, allerdings werden wir es noch erweitern: Unser Bündnis soll aus Senat, Verkehrslenkung, der zu gründenden InfraVelo GmbH, den Bezirken, der BVG und S-Bahn, der BSR, den Wasser- und Leitungsbetrieben und mehr bestehen. Alle unterschreiben freiwillig eine Maßnahmenliste für den Radverkehr und verpflichten sich damit, gemeinsam dafür zu arbeiten. Die erste Maßnahmenliste soll zunächst für drei Jahre gelten und wird dann fortgeschrieben.

Und wenn ein Bezirk nicht mitmachen will? Dann passiert dort nichts für den Radverkehr?

Ich prophezeie Ihnen: Wenn ein Bezirksbürgermeister nicht jetzt unterschreibt, tut er es spätestens in drei Jahren. Denn er muss sich ständig die Frage gefallen lassen, warum in seinem Bezirk nichts passiert. Wir führen aber schon jetzt Gespräche mit allen Bezirken, um sie an Bord zu kriegen.

Neben dem Bündnis und dem Radverkehrsgesetz: Spielt die vor Jahren erarbeitete Radverkehrsstrategie in Zukunft überhaupt noch eine Rolle?

In meinen Augen sollte im Gesetz stehen, dass regelmäßig eine Radverkehrsstrategie erarbeitet wird. Damit wird das verbindlich. Das diskutieren wir aber noch, denn die Abstimmung zwischen Bündnis für den Radverkehr auf der einen und dem Radgesetz auf der anderen Seite haben wir noch nicht abschließend durchdacht. Man könnte das Gesetz auch sehr kurz machen und im Bündnis verankern. Allerdings weiß ich, dass das Vertrauen in das Gesetz nicht so groß wäre, wenn dort nicht auch essentielle Punkte verbindlich geregelt sind. Die Frage ist: Wie schaffen wir diese Brücke zwischen Bündnis und Gesetz, ohne dass wir das Gesetz ständig anpassen müssen? Denn das Gesetz muss so allgemeingültig sein, dass es auch neue Innovationen nicht ausschließt, die in den nächsten 20 Jahren kommen. Heute sind Pedelecs und elektrische Lastenräder eine neue Entwicklung. Wer weiß, was in 20 Jahren alles auf unseren Straßen fährt?





Ihre Verwaltung schreibt zehn neue Stellen aus. Gleichzeitig sollen die Bezirke mehr Personal für den Radverkehr einstellen und die „Infravelo“-Gesellschaft gegründet werden. Doch Fachkräfte sind knapp. Können die Stellen überhaupt alle besetzt werden?

Da habe ich keine Sorgen. Was ist denn für die internationale Fahrradszene im Moment spannender, als nach Berlin zu kommen und mitzuwirken an dem, was hier passiert? Da müssen zwar auch Straßenplaner dabei sein, aber wir brauchen vor allem Macher. Es geht um mehr als nur Radverkehr, nämlich um Mobilität und öffentlichen Raum. Da brauchen wir vor allem gutes Projektmanagement. Daran fehlt es doch in Berlin.

Wie muss sichere Infrastruktur für das Fahrrad heute aussehen?

An den Kreuzungen ist es am wichtigsten, dass die Radfahrenden vor den Autos stehen. Das reduziert die Gefahr durch Rechtsabbieger enorm. An vielen Strecken präferiere ich einen Radweg neben der Fahrbahn, der durch einen Bordstein abgesetzt ist. Aber ohne parkende Autos dazwischen. Das bedeutet allerdings, dass eine Menge Parkplätze wegfallen. An Haltestellen gibt es gute Erfahrungen mit vorgelagerten Haltestellenkaps. Da werden wir heftige Debatten führen, wie wir die Stadt umbauen wollen. Das geht nicht von heute auf morgen. Die Evolution der Radverkehrsanlagen zeigt: Wenn die eine Lösung flächendeckend eingeführt wird, liegen oft schon neue Erkenntnisse vor. Abgesehen von der Infrastruktur wird die Senatsverwaltung verstärkt dafür werben, dass Kameras und Sensoren in die rechten Seitenspiegel der Lkw eingebaut werden. Die BVG hat sie schon in den Bussen und macht damit gute Erfahrungen, jetzt müssen die anderen nachziehen. Denn die klassischen Rechtsabbiegerunfälle müssen wir einfach soweit es irgend geht verhindern.

Stichwort Stellplätze: Die Koalition hat das Ziel, die Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt auszuweiten. Das soll Pendler davon abhalten, in der Innenstadt zu parken und so den Parkdruck mindern. Doch über den ruhenden Verkehr entscheiden die Bezirke. Wird die Frage über das Bündnis für den Radverkehr gelöst?

Nein, wir vertrauen da erstmal auf den guten Willen. Die Machtverhältnisse in den Innenstadtbezirken haben sich sehr geändert. Wir werden die Bezirke auf jeden Fall dabei unterstützen, zum Beispiel mit Geld für eine Vorher-Nachher-Untersuchung, um erstmal den Erfolg zu messen.

Wirtschaftsverkehr soll laut Koalitionsvereinbarung vermehrt auf Lastenräder umgesattelt werden. Wie gehen Sie das an?

Ich bin großer Freund der Idee, möglichst viel Wirtschaftsverkehr auf Lastenräder umzuverteilen. Es ist sicherer und gesünder für alle und es stehen nicht überall Lieferfahrzeuge auf der Straße herum. Derzeit sind zwei Pilotprojekte mit City-Hubs in der Innenstadt geplant. Dort stehen dann Container, deren Inhalt im Umkreis von drei Kilometern mit Lastenrädern verteilt wird. In dem einen Projekt sind alle hier tätigen Paketzusteller mit an Bord. Das andere Projekt läuft in Kooperation mit Velogista, einem Transportunternehmen, das ausschließlich Lastenräder nutzt.

Das Gespräch führten Nikolas Linck und Philipp Poll am 26.01.2017



Alles im Blick: Oft gibt es an Kreuzungen mehr Regelverstöße, als die Beamten ahnden können. Fotos: ADFC Berlin

Auf Streife mit der Fahrradstaffel

In der Innenstadt kennt sie inzwischen fast jeder. Die Fahrradstaffel der Polizei soll sowohl unter Auto-, als auch unter Radfahrern für Ordnung sorgen. NIKOLAS LINCK hat sie einen Tag lang begleitet.

Sie sind einzigartig in Deutschland: 20 Polizistinnen und Polizisten sind in Berlin jeden Tag ausschließlich mit dem Fahrrad auf Streife. Zwar dürfen Polizeibeamte schon lange freiwillig Dienstfahräder nutzen, doch diese Möglichkeit wird kaum genutzt. Ebenfalls einzigartig: Die Fahrradstaffel kümmert sich fast ausschließlich um Verkehr und wird nur in Ausnahmen per Funk zu anderen Einsätzen gerufen. Seit 2014 läuft der gemeinsame Versuch von Senat, Polizei und dem Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft. Die Unfallforscher des Verbands untersuchten den Erfolg der Fahrradstaffel in einer wissenschaftlichen Studie. Die Ergebnisse sind durchweg positiv: Weniger Regelverstöße, weniger Unfälle mit Radbeteiligung und eine gestiegene Akzeptanz der Staffel unter den Bürgern. Im Sommer dieses Jahres endet die

3-jährige Versuchsphase. Doch die Zukunft der Fahrradstaffel ist ungewiss.

Sitz der Fahrradstaffel ist eine Wache in Moabit. Jede Menge Streifenwagen stehen hier vor der Tür. Doch Polizeioberrat Sascha Reichenberger geht an ihnen vorbei und führt in einen Raum hinter den Fahrzeugen. Hier stehen 20 weiß lackierte Trekkingräder und vier Pedelects mit der Aufschrift »Polizei«. Reichenberger und seine Kollegen Nadien Freitag und Ronny Theil packen sich warm ein, bevor sie ihre Streife starten. Draußen herrschen Minusgrade. Normalerweise fahren die Beamten in Zweier-Teams entweder eine Früh- oder eine Spätschicht, seltener fahren sie auch zu dritt. Ihr Einsatzgebiet beschränkt sich weitgehend auf den Bezirk Mitte.

Unmöglich, alle Regelbrüche zu ahnden

Wo die Streife hinführt, können die Beamten spontan entscheiden. Heute geht es zunächst in die Invalidenstraße. Hier bietet sich ein ungewohnter Anblick: Sämtliche Lieferfahrzeuge stehen brav links des Radstreifens. Keiner blockiert die Radfahrer. Das sei der Präsenz der Fahrradstaffel zu verdanken und habe einige Zeit gedauert, so Reichenberger. »Aber inzwischen haben es fast alle gelernt«. An der Ecke Chausseestraße halten die Beamten und stellen ihre Fahrräder ab. Dichter Verkehr drängt sich hier über die Kreuzung. Fußgänger hasten in letzter Sekunde zum U-Bahneingang auf der Mittelinsel. Radfahrer fahren auf einem schmalen Schutzstreifen direkt an den Autos vorbei. Wollen sie weiter geradeaus, haben Sie Vorfahrt gegenüber den Rechtsabbiegern. Aber mehr als die

Hälfte der Autofahrer biegt zu unvorsichtig ab, viele schneiden Radfahrern den Weg ab. Es wird abrupt gebremst, Radfahrer schlängeln sich zwischen quer stehenden Fahrzeugen hindurch. Reichenberger und seine Kollegen winken einige Autofahrer an den Straßenrand. Sie zücken ihren Block und es setzt 10 Euro Verwarnungsgeld. Das Kuriose: Bemerkenswerterweise können die Beamten damit bei jeder Grünphase neu beginnen – obwohl sie in leuchtend gelber Polizeiuniform von weitem zu sehen sind. Wenigen Autofahrern scheint ihr falsches Verhalten bewusst zu sein. Schnell offenbart sich das Dilemma der Zweiradpolizisten: Sie können gar nicht alle Verstöße ahnden, die um sie herum passieren. Deshalb gehen sie gezielt einzelnen Delikten nach.

Sechster Sinn für Handynutzung

Irgendwann verlassen die Beamten die Kreuzung. Auf dem Weg zur Friedrichstraße schert Sascha Reichenberger plötzlich blitzschnell aus und bringt ein junges Pärchen auf der anderen Straßenseite zum Stehen. Der Mann hatte auf dem Fahrrad sein Telefon gezückt. Der Beamte belässt es diesmal bei einer mündlichen Verwarnung, da es sich um ahnungslose Touristen aus dem Ausland handelt. Reichenberger drückt ein Auge zu – eigentlich wären 25 Euro fällig. Während Reichenberger für Handys auf dem Rad inzwischen einen »sechsten Sinn entwickelt« haben, lassen sich andere Verstöße schwerer ahnden. Der Durchgangsverkehr in Fahrradstraßen etwa. Zu einfach sei es für die Autofahrer, sich herauszureden. Schon der Besuch eines Geschäfts

gibt ihnen die Durchfahrtsberechtigung als »Anlieger«. Noch schwerer sei es beim zu knappen Überholen, denn vor Gericht fehle der messbare Beweis. Die Gefährdung ist den Polizisten bewusst, obwohl es sie nicht selber betrifft. Denn die Aufschrift »Polizei« auf ihrem Rücken scheint Wunder zu wirken: Die Fahrradstaffel wird an diesem Tag ausschließlich im weiten Bogen überholt.

Rätselhafte Radstreifen

Von der Friedrichstraße geht es weiter zur Annenstraße in Kreuzberg. Hier stehen mehrere Autos auf dem Radstreifen. Die Beamten beginnen, Knöllchen zu schreiben. Wenn er wollte, könnte er jede einzelne Schicht allein mit Falschparkern füllen, erzählt Reichenberger. Noch während er spricht, beginnt ein junger Mann

Lieber auf zwei
Rädern unterwegs:
Polizeikommissar
Ronny Theil,
Polizeioberkommissar
Sascha Reichenberger
und Polizeikommissarin
Nadien Freitag (v. l.)
vor ihrer Dienststelle in
Moabit.



Anzeigen

DAS SPEZIALRADGESCHÄFT

GRÖSSTE AUSWAHL AN
**FALTBAREN VELOS, LEICHTBAUVELOS,
TRETROLLERN & FALTBAREN DREIRÄDERN**

u.a. "TriLite" - weltweit erstes FALTBARES SESSEL- / LIEGEDREIAD
für Sport, Freizeit, Reha
→ & ein faltbares kippstabiles (!!!) Dreirad für normale Sitzposition
& ALLES RUND UM'S VELO: SCHNELLREPARATUREN,
VERMIETUNG (incl. Wochenende), U.V.A.M.

Goethestrasse 79, 10623 Berlin-Charlottenburg
Di., Do., Fr.: 16¹⁵-19¹⁵ Uhr, Mi.: 11¹⁵-13¹⁵ & 16¹⁵-19¹⁵ Uhr, Sa. 11¹⁵-13¹⁵ Uhr
... & nach Vereinbarung
Phon/Fax: (030) 31 80 60-10/20
christoph.beck@faltrad-direktor.de/www.faltrad-direktor.de

Fahrrad.Frank

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

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

☎ 285 99 750 ☎ 285 99 751
fahrrad.frank@vsf-mail.de

Öffnungszeiten (Winter):
Mo-Fr 09-19⁰⁰
Sa 09-17⁰⁰

Eberswalder Str. 27
10437 Berlin
☎ 030 54 71 45 70

Brettspielgeschäft.de
Immer eine Radtour wert ...

Öffnungszeiten: Mo.-Sa. 11-21 Uhr

vor seinen Augen auf dem Radstreifen einzuparken. Als der Polizist ihn anspricht, ist er offensichtlich ahnungslos. Es folgt eine kostenlose Lektion der Straßenverkehrsordnung. Der Dialog mit den Verkehrsteilnehmern gehört zu den Kernaufgaben der Fahrradstaffel. Die Beamten sollen sichtbar und ansprechbar sein und so zu einem friedlichen Verkehrsklima beitragen. Zwar habe sich die Stimmung nach Einschätzung der Beamten nicht deutlich verschlechtert. Aber voller sei es auf den Straßen geworden. Auch unzureichende Infrastruktur trage zum Ärger vieler Radfahrer bei. Der Radstreifen in der Annenstraße endet 50 Meter vor der Kreuzung im Nichts. Warum, wissen auch Reichenberger und seine Kollegen nicht. Mehrmals habe sie bei den Verantwortlichen nachgefragt und keine Antwort erhalten. Das frustriert.

Ermahnung oder Anzeige?

Das Vorurteil, die Fahrradstaffel kümmerne sich zu viel um Fahrradfahrer und zu wenig um Autofahrer, deren falsches Verhalten eben schneller Verletzte und Tote fordert, lässt sich beim Blick auf die Zahlen nicht bestätigen: Rund 21.000 Ordnungswidrigkeiten von Kraftfahrzeugführenden wurden binnen zwei Jahren aufgenommen. Im gleichen Zeitraum waren es von Radfahrern knapp die Hälfte. Auf

etwa jeden dritten Verstoß, den die Fahrradstaffel beobachtet, folgt nur eine mündliche Ermahnung. Das ist die Praxis bei Gehwegradlern, die niemanden gefährden, aber auch bei »sehr kurzfristigen« Halteverstößen von Autofahrern. Bei anderen Regelverletzungen wie Rotlichtfahrten kennen die Beamten kein Pardon. Über die Unfallursächlichkeit ließe sich dabei streiten: Wer bei Rot an einer leeren Kreuzung rechts auf den Radweg abbiegt, gefährdet nicht einmal sich selbst. Ein besonderes Augenmerk auf Lkw, deren Abbiegefehler letztes Jahr sechs Radfahrern das Leben kosteten, legt die Staffel derweil nicht.

Bestehen scheint sicher

Auch wenn es hin und wieder Kritik an der Fahrradstaffel gibt: Der Erfolg des Projekts ist eindeutig belegt. Verbände, Politik und Forscher sind sich einig: In einer Stadt mit so viel Radverkehr wie Berlin sollte die Polizei den Verkehr nicht nur durch die Windschutzscheibe, sondern auch über den Lenker betrachten. Umso erstaunlicher, dass die Erhaltung der Staffel nicht in die Koalitionsvereinbarung der neuen Landesregierung aufgenommen wurde, die sonst sehr ins Detail geht. Dort steht lediglich: »Die Fuß- und Fahrradstreifen von Polizeibeamtinnen und -beamten will die Koalition spürbar aus-



Wird der Block gezückt, gibt es eine Anzeige. Fehler beim Abbiegen kosten 10 Euro.

bauen.« Doch Martin Pallgen, Sprecher der Senatsverwaltung für Inneres und Sport, beruhigt: »Die Fahrradstaffel bleibt und wird erweitert. Nur die Details stehen noch nicht fest.«

Sascha Reichenberger und seine Kollegen, die sich nahe des Alexanderplatzes bei einem Kaffee für die letzte Stunde der Schicht aufwärmen, wollen jedenfalls nicht zurück in den normalen Polizeidienst. Gegen 40 Mitbewerber haben sie sich damals durchgesetzt. Und Sie hoffen, dass die Fahrradstaffel bald nicht nur in

Mitte sondern auch in anderen Bezirken unterwegs ist. Das fordert auch der ADFC Berlin. Klar wird am Ende des Tages, dass ein besserer Draht von der Fahrradstaffel zu den Straßen- und Verkehrsbehörden geschaffen werden muss. Denn die Beamten kennen die Schwachstellen der Infrastruktur genau. So könnten sie Radfahrer nicht nur vor abbiegenden Autos schützen, sondern auch vor Radstreifen, die plötzlich enden.



Während die Beamten Knöllchen schreiben, parkt schon der Nächste auf dem Radstreifen. Die Anwesenheit der Polizei scheint ihn nicht zu stören.



Wer schon immer mal ein Lastenrad probieren wollte, hat auf der VELOBerlin die Chance. Foto: VELOBerlin

VELOBerlin 2017

Die VELOBerlin erwartet vom 1. bis 2. April 2017 wieder tausende Fahrradfans rund um den Funkturm der Messe Berlin. 250 Marken und Aussteller präsentieren im Rahmen des Hauptstadt-Fahrrad-Festivals ihre Neuigkeiten und Trends auf den vier Areas E-Bike, Urban, Adventure und Festival. Ein buntes Rahmenprogramm sowie umfangreiche Testmöglichkeiten laden zum Mitmachen und Ausprobieren ein.

Was bedeuten die neue Berliner Regierung, der Volksentscheid Fahrrad sowie die Aktivitäten diverser Initiativen für die Berliner Fahrradmobilität? Mit der Schirmherrin und neuen Verkehrssenatorin Regine Günther und Ausstellern wie der Senatsverwaltung, dem Bundesverkehrsministerium, den öffentlichen Verkehrsträgern und aktiven Vereinen wie dem ADFC Berlin wird die Zukunft Berlins zur zentralen Frage der VELOBerlin im Schwerpunktthema »Mobility«.

Sie haben den Stadtverkehr bereits verändert: ob Familienkutsche oder Lieferwagen, Cargobikes sind wahre Alleskönner. 15 Lastenrad-Marken stehen zum Ausprobieren bereit. Außerdem können mehr als 60 neue E-Bike-Marken auf Motor und Bedienung getestet werden. Neue Technik von E-Bike bis Navigation? Die zeigen die Aussteller der Sonderschau »Smart Cycling«. Währenddessen kommen auch die Kleinsten auf ihre Kosten: Kinder können auf Lauf- und BMX-Rädern Spaß haben und Verkehrsverhalten üben.

Raus aus der Stadt: Inspirationen zum Radurlaub gibt es aus allen Regionen Brandenburgs, aus den Alpen wie auch aus Süditalien. Nach diversen Weltreisen hat der Münchner Maximilian Semsch 2016 vier Monate lang seine Heimat bereist und berichtet in »Abenteuer Deutschland« über seine Erfahrungen und Begegnungen in allen 16 Bundesländern. Und auch direkt auf der VELOBerlin können Sie an geführten Touren teilnehmen – ob E-Bike, Rennrad, Mountainbike, gemischt oder reine Frauengruppe.

INFOS

Wann: 1.-2.4.2017, 10 - 18 Uhr

Wo: Messe Berlin, Messedamm 22 / Eingang Ost, 14055 Berlin

Im Netz: www.veloberlin.com, www.facebook.com/veloberlin

Eintritt: Tagesticket 9 EUR, ermäßigt 7 EUR

Ab 15 Uhr: 6 EUR

ADFC-Mitglieder erhalten gegen Vorlage des ADFC-Ausweises den ermäßigten Eintrittspreis.

Anzeige

Hotel **Milord**
CESENATICO

CESENATICO VILLAMARINA
Adria Italien
www.hotelmilord.it/de
info@hotelmilord.it
Tel. 0039 0547 87370

**CESENATICO, im Herzen der Romagna,
Heimat des Super-Champions Marco Pantani**

Eröffnung 8. April 2017

Sonderangebot HP + Getränke am Tisch ab 39 € pro Tag u. Person
zusätzliche Rabatte für Gruppen – personalisierte Angebote

Wir bieten Ihnen:

reichhaltiges Frühstücksbuffet
4 Menüs nach Wahl, jeden Tag
Fisch
Salat- u. Gemüsebuffet
kostenloses Wi-Fi
Radraum

ausgestattete Werkstatt
technische Wartung im Falle einer
Panne
Radtouren, Streckenpläne
Sauna, Relax- u. Wellness-Ecke



Mit dem Rollfiets durch die Welt

Dank seines »Rollfietses«, einer Kombination aus einem Rollstuhl und einem Fahrrad, kann Julian Wos die Welt bereisen. Um das zu ermöglichen, hat sein Vater Manfred aus dem alten ein neuartiges Fahrzeug entwickelt. Eine Fahrt mit einem Verkehrsmittel der Zukunft.

TEXT UND FOTOS VON JOSTA VAN BOCKXMEER

Während er am Spreeufer entlangfährt, hat Julian Wos eine gute Sicht auf das Haus der Kulturen der Welt und das Regierungsviertel; der Hauptbahnhof ist gleich um die Ecke. Eine passende Umgebung für jemanden, der schon viele Länder mit dem Fahrrad bereist hat. Selbstverständlich ist das nicht, denn der 30-Jährige, der seine dunkelblonden Haare in einem Irokesenschnitt trägt und eine freundliche Ausstrahlung hat, ist spastisch gelähmt und seit seiner Kindheit auf einen Rollstuhl angewiesen. Seine Reisen ermöglicht ihm sein ‚Rollfiets‘, eine Kombination aus einem Rollstuhl und einem Fahrrad.

Das Rollfiets – ‚fiets‘ heißt auf Niederländisch ‚Fahrrad‘ – gleicht etwa einem Lastenfahrrad, nur, dass sich vorne statt eines Kastens ein Rollstuhl befindet. Auf dem Fahrradsattel sitzt Julians Vater, Manfred Wos. Wenn er in die Pedale tritt, steuert ein Elektromotor bei, damit das Rollfiets auch mit zwei Personen leicht bergauf fährt. Bei einem Biergarten koppelt Manfred das hintere Fahrradteil vom Rollstuhl ab und schließt es an. Im Rollstuhl nimmt er Julian mit auf die Terrasse.

Seit er das Rollfiets 1995 bekommen hat, hat sich Julians Leben geändert: »Ich kann längere Ausflüge unternehmen, ohne auf ein Auto oder andere Verkehrsmittel angewiesen zu sein«. Mit seinen Begleitern machte er bereits Fahrradtouren durch Tschechien, Ungarn Spanien, Portugal und auf den Kanaren. In Berlin nimmt er regelmäßig an der Critical Mass teil, und auch bei der ADFC-Sternfahrt war er dabei. Statt bloß eines Rollstuhls mit Fahrrad Antrieb ist das Rollfiets für Julian also ein Langstreckenrad.



Manfred Wos und Sohn Julian unterwegs an der Spree

Dabei geht es auch mal abenteuerlich zu: Bergab erreicht das Rollfiets Geschwindigkeiten von bis zu vierzig Kilometer pro Stunde. Zwischen seinen Urlaubsfotos befindet sich etwa eins, auf dem er samt Rollfiets an einem Steinstrand in Portugal sitzt. Der zwanzig Jahre alte Technik ist das manchmal zu viel. »Weil ich das Fiets ja auch für größere Reisen benutze, gibt es immer wieder Probleme wie Rahmenbrüche, gebrochene Speichen und so weiter.« Er wünscht sich also, »dass die Rollfietsse stabiler und langstreckentauglicher gebaut wären.«

Eigene Innovationen

Ohne die Verbesserungen, die Manfred am Rollfiets durchgeführt hat, wären Julians Abenteuer nicht möglich gewesen. Hergestellt werden die Rollfietsse von HUKA, einem Unternehmen für spezielle Fahrräder, Scootmobils und andere Mobilitätslösungen. Doch das Rollfiets, mit dem Julian durch die Welt reist, gleicht mittlerweile eher einer Neuerfindung als dem Modell, das er 1995 aus Lottomitteln gesponsort bekam. Und Manfred, der pensionierter Elektroingenieur ist, arbeitet beständig daran weiter.

Vor allem eine Reise, die über den Jakobsweg von Lissabon nach Madrid führen sollte, wurde eine Enttäuschung: Nach drei Tagen war der Rahmen gebrochen und der Motor verschlissen.



Ein E-Motor unterstützt das Rollfiets



Manfred gab aber nicht auf. Er baute das Rollfiets erneut auf, mit einem neuen Motor, und veränderte es in ein komplett an Julian angepasstes, neuartiges Fahrzeug. Er steht auf, um seine Verbesserungen am Rollfiets zu zeigen: Den alten Plastiksitz etwa, der unbequem war und zu sehr an Sanitätshäuser erinnerte, hat er durch einen flexibleren aus einem alten Gartenstuhl und zwei Gehhilfen ersetzt. Unter den Sitz baute er robuste Federn ein, um das Ruckeln auf steinigten Wegen zu verringern. Die Fußstütze ist aus gepresstem Holz, und auch die Verbindung zwischen dem Rollstuhl und dem Fahrrad hat Manfred selbst erneuert.



Dank der selbstgebauten Kupplung kann der Rollstuhl vom Fahrrad gelöst und eigenständig verwendet werden.

Rollfiets in Deutschland immer beliebter

Problematisch ist für Julian und Manfred, dass sie für die teilweise teuren Reparaturen selbst aufkommen müssen. »Das Rollfiets wird nur in sehr seltenen Fällen finanziert und auch die teuren Reparaturen werden nicht von einer Krankenkasse übernommen«, sagt Julian. Das führe Manfred und Julian zufolge dazu, dass nur wenige Menschen ein Rollfiets verwenden, obwohl es für viele eine ganz neue Lebensweise ermöglichen könnte.

Das Rollfiets ist zwar offiziell als Hilfsmittel anerkannt, sagt Fabian Kessels vom Hersteller HUKA Deutschland. Aber von den siebenzig bis achtzig Rollfietsen, die pro Jahr in Deutschland verkauft werden, erstatten die Krankenkassen ihm zufolge nur rund fünf Exemplare. Um das einigermaßen zu kompensieren, bietet HUKA eine Ratenzahlung an, bei der der Gesamtpreis des Rollfietses gleich bleibt. Auch ist es möglich, ein Rollfiets für längere Zeit zu mieten. An der Begeisterung der Kunden liege es auf jeden Fall nicht: »Das Interesse ist riesig«, sagt Kessels.

HUKA arbeite außerdem an einem neuen Rollfietsmodell, so Kessels. Die neue Ausführung sollte unter anderem einen besseren und günstigeren Antrieb bekommen. Für die Entwicklung des neuen Modells habe das Unternehmen bisherige Rollfietsseigentümer gebeten, ihre Verbesserungswünsche einzureichen. Auch Manfred hat eine Liste mit Vorschlägen geschickt. HUKA versuche außerdem, ihr Produkt an Fahrradhändler heranzutragen. In den Niederlanden, dem Herkunftsland des Unternehmens, sind die Rollfietsen schon länger in einigen Fahrradläden erhältlich.

Vielleicht geht Manfreds und Julians Wunsch also irgendwann in Erfüllung und das Rollfiets wird zu einer vertrauten Erscheinung im Stadtbild. Bis dahin arbeitet Manfred an weiteren Innovationen für das Rollfiets. Er zeigt etwa Fotos vom Regenschutz, den er gerade für das Rollfiets entwirft. Eine nächste Reise hat er noch nicht geplant, sagt Julian. Doch wenn er mit Manfred entlang der Spree zurückfährt, scheint kein Zweifel daran zu bestehen, dass bald eine folgen wird.

Anzeige

**BERLIN BRAUCHT DAS RADGESETZ
UND DAS RADGESETZ
BRAUCHT DICH.**

RADENTSCHEID.DE/SPENDEN



**ZEIG DEINE UNTERSTÜTZUNG AUF TWITTER
UND FACEBOOK MIT #ICHDREHAMRAD**

Was tun nach einem Fahrradunfall?

Steffi K. erwacht nach einem Unfall ohne Erinnerung. Obwohl der Unfallhergang unklar ist, werden die Ermittlungen schnell eingestellt. Nach Zeugen muss sie selber suchen. Der Fall zeigt, wie machtlos Unfallopfer sein können. Und er wirft die Frage auf, wie wir uns als Beteiligte oder Zeugen eines Unfalls richtig verhalten. VON MICHAELA MARIA MÜLLER

Das Letzte, woran sich Steffi K. erinnert, ist ihr täglicher Heimweg. Sie fuhr an einem Frühlingstag im Jahr 2015 mit dem Fahrrad auf der Karl-Marx-Straße, links von ihr fuhren Autos, rechts von ihr parkten sie in einer Reihe. Als ihre Erinnerung wieder einsetzt, liegt sie im Krankenhaus. Sie ist schwerverletzt.

Die Schwere ihrer Verletzungen deutet darauf hin, dass sie Opfer einer sich öffnenden Autotür wurde. Der Halter des Fahrzeugs aber besteht auf der Schilderung, dass er lediglich einen Schlag vernommen habe und Steffi K. plötzlich neben seinem Auto auf dem Boden lag. Dann erst sei er ausgestiegen, gab er zu Protokoll. Als Rettungskräfte und Polizei eintrafen, hatte jemand das Fahrrad vom Boden aufgehoben und vorn an den Lkw gestellt.

Zeugensuche auf eigene Faust

Obwohl die Karl-Marx-Straße eine belebte Straße ist, gibt es vor Gericht nur eine Augenzeugin, die den Unfall unmittelbar beobachtet haben soll. Ermittelt hat sie Steffi K. Bei der Polizei hatte man ihr geraten, selbst Zeugen zu suchen, denn am Unfallort hatten die Beamten keine Aussagen aufnehmen können. Sie schaltet eine Anzeige in einer Tageszeitung und macht Aushänge an der Karl-Marx-Straße. Als es ihr wieder besser geht, sucht sie sechs Wochen später in Geschäften in der Nähe nach Zeugen. Sie wird tatsächlich fündig. Doch vor Gericht gilt ihre Aussage wenig: Gerade weil Steffi K. sie selbst gefunden hatte, zweifelt der Richter ihre Glaubwürdigkeit an.

Der Hergang des Unfalls bleibt bei der Verhandlung völlig unklar. Obwohl viele Fragen offen bleiben, lässt die Staatsanwältin kein Gutachten erstellen. Ihre Begründung lautet: Da das Fahrrad nicht mehr am ursprünglichen Ort lag, sei dies nicht möglich. Wäre sie bei Bewusstsein gewesen, hätte sie vielleicht darauf bestehen müssen, dass das Fahrrad an exakter Stelle am Unfallort verbleibt. Oder eine Angabe darüber machen können, wer das Rad vorn an den Lkw gestellt hat. Doch sie konnte nichts darüber sagen und Zeugen fand die Polizei offenbar nicht. Die Autotür wurde nicht nach Spuren untersucht. Der Angeklagte wird aus Mangel an Beweisen freigesprochen.

Erste Handlungen nach einem Unfall

Ein schwerwiegender Fall, der die Frage aufwirft, wie sich Unfallbeteiligte, Zeugen und Ermittlungsbehörden korrekt verhalten sollen. Im §34 StVO ist nachzulesen, was nach einem Unfall zu beachten ist. Die Beteiligten müssen unverzüglich anhalten, den Verkehr sichern, bei geringfügigem Schaden zur Seite fahren

und die Fahrbahn frei machen, um den fließenden Verkehr nicht unnötig zu behindern. Sie müssen sich über die Folgen des Unfalls vergewissern: Gibt es Sachschäden? Sind Menschen verletzt? Wenn ja, muss ihnen geholfen werden. Wer über keine Erste Hilfe-Kenntnisse verfügt, muss dafür sorgen, dass Rettungskräfte verständigt werden. Von Kraftfahrern sollte man sich Führerschein und Fahrzeugpapiere zeigen lassen, das Kfz-Kennzeichen sowie Namen und Anschrift notieren. Bei Unfällen mit Radfahrern oder Fußgängern sollte man auf Vorlage des Personalausweises oder anderer Dokumente bestehen.

Schmerzensgeldansprüche sind ohne anwaltliche Hilfe nur schwer durchzusetzen. Einen Anwalt einzuschalten, ist auf jeden

Zwischen Unfall und Gerichtstermin liegen oft Monate

Fall hilfreich. Fachanwälte für Verkehrsrecht können weitere Posten wie Verdienstausschlag oder Krankenhausbesuche von Angehörigen geltend machen. Bei Unfallflucht von

Kraftfahrern tritt die Verkehrsofferhilfe ein, Gelder, die aus einem Fonds stammen, in den alle deutschen Kfz-Versicherer einzahlen müssen.

Sachschäden am Fahrrad können nach Kostenvoranschlag oder einem Sachverständigengutachten abgerechnet werden. Generell geht man von einem hohen Wertverlust in den ersten Jahren aus: Zwei Jahre nach dem Kauf liegt der Wert des gebrauchten Fahrrads nur noch bei etwa 50%, nach acht Jahren bei 25%.

Umgehend Notizen machen

Weder die Ermittlungen noch ihre Bemühungen haben Steffi K. genützt, um zu ihrem Recht zu kommen. »Wenn man keine Erinnerung hat, ist das das Schlechteste überhaupt. Man kann nur an Augenzeugen appellieren, dass sie sich melden sollen«, sagt sie.

Aber wie kann man ein guter Zeuge sein? Susanne Grittner, Verkehrssicherheitsexpertin beim ADFC Berlin, rät dazu, sich sofort Notizen über den Unfallhergang zu machen: Wie sieht der Ort aus? Wie ist der Fahrbahnverlauf? Welche Verkehrsschilder sind in der Nähe des Unfallorts? Hat der Radfahrer beim Abbiegen ein Handzeichen gegeben? Hat das Fahrzeug geblinkt? Das ist deshalb sinnvoll, weil zwischen dem Unfall und der Zeugenvernehmung vor Gericht oft Monate liegen.

Wer in einen Unfall verwickelt ist, muss am Unfallort warten. Ein frühzeitiges Entfernen kann vor Gericht als Fahrerflucht gewertet werden. Wie lange gewartet werden muss, ist allerdings unterschiedlich. »Einige Gerichte haben Richtwerte von 30 Minuten bis über eine Stunde bei Verkehrsunfällen mit Verletzten angegeben. Grundsätzlich gilt: Je höher der Schaden, desto länger die Wartezeit«, sagt Polizeihauptkommissar Stefan Drescher



von der Unfallprävention. Die Wartepflicht gilt für Beteiligte, nicht für Zeugen. Doch der Fall von Steffi K. zeigt, wie wichtig es sein kann, dass diese noch am Unfallort sind.

Ungeklärte Fälle werden oft schnell beendet

Steffi K.'s Unfall hatte sich an einem Montag ereignet, am Samstag wurde sie aus dem Krankenhaus entlassen. Bereits einen Tag zuvor hatte sie Post vom Verkehrsermittlungsdienst bekommen. Er wird bei schweren Unfällen ebenfalls zur Ermittlung hinzugezogen. Ihr Mantel und ihr Fahrrad wurden auf Lackspuren hin untersucht, um herauszufinden, ob sie links von der Fahrbahn abgedrängt worden war. Außerdem wurde online ein Zeugenaufruf veröffentlicht, auf den sich aber niemand gemeldet hatte. Als einzige Aussage zum Tathergang lag ihnen die Schilderung des Angeklagten vor. In dem Brief stand, dass davon auszugehen sei, dass ein Fremdverschulden auszuschließen ist. Vier Tage nach dem Unfall.

Vor Gericht sollte es ähnlich schnell gehen. »Mein Eindruck war, dass ein Verfahren, wenn es nicht schnell über die Bühne geht, sobald wie möglich beendet wird«, sagt Steffi K. Den Angeklagten entließ der Richter mit den Worten: »Nur Sie wissen, was passiert ist. Wenn Sie schuldig sind, müssen Sie mit der Schuld leben.« »Aber kann der Richter mit so einer Aussage zufrieden sein?«, fragt Steffi K.

Die Anzahl von Freisprüchen bei Verkehrsunfällen aus Mangel an Beweisen, werde an Berliner Gerichten nicht erhoben, sagt Stefan Stöhr von der Generalstaatsanwaltschaft Berlin. In Steffi K.'s Fall wird deutlich, dass die ermittelnden Behörden nicht ausreichend dazu beigetragen haben, den Fall zu klären. Deshalb hat sich Steffi K. entschieden, in Berufung zu gehen.

Rechtsberatung: ADFC-Mitglieder können sich von Anwälten, die auf Verkehrsrecht spezialisiert sind, kostenlos beraten lassen. Jeden Dienstag von 19 bis 20 Uhr in der Landesgeschäftsstelle, keine Anmeldung erforderlich.

Auch wenn viele Straßen aussehen, als seien sie nur für Autos gemacht: Halten Sie ausreichend Abstand zu parkenden Autos und nehmen Sie sich selbstbewusst den Raum dafür. Eine Autotür schwenkt beim Öffnen etwa einen Meter aus. Radfahrer, die keinen ausreichenden Sicherheitsabstand halten, müssen beim Unfall sogar mit einer Teilschuld rechnen. Foto: Christian Kiehlmann

Wirtschaftsfaktor Radtourismus – ein ungenutztes Potenzial für Berlin?

Fachreferentin MAIKE BERNDT über den neu gegründeten Arbeitskreis Tourismus

Fahrradtourismus ist seit vielen Jahren ein stabil wachsender Markt. Mit 7,3 Mrd. Euro Gesamtnetto-wertschöpfung pro Jahr trägt er zu ca. zwölf Prozent an der gesamten Wertschöpfung im Deutschlandtourismus bei. Laut ADFC-Radreiseanalyse bleiben die Deutschen auf 80% ihrer Radurlaube im eigenen Land. Das macht sich auch im Berliner Umland bemerkbar: In Brandenburg werden pro Jahr rund 14,6 Millionen Radurlaube und mehr als 45 Millionen Radausflüge unternommen. Das macht das Flächenland zu einem der wichtigsten Ziele für Radtouristen und Vorreiter bei vielen Themen rund um den Radurlaub – von der Qualität der touristischen Radwege über die Knotenpunktwegweisung bis zur kontinuierlichen Messung von radtouristischen Verkehren.

In Berlin haben hingegen bislang nur wenige Tourismusverantwortliche das Fahrrad auf dem Radar. Zwar haben einzelne Bezirke wie Steglitz-Zehlendorf oder Treptow-Köpenick bereits radtouristische Entwicklungskonzepte erarbeitet.

Für die Gesamtdestination Berlin stehen mit Sightseeing, Kunst und Kultur oder Shopping-Tourismus jedoch gänzlich andere Themen im Mittelpunkt. Dabei nimmt das Interesse der Berlin-Besucher an Radtouren zu – in vielfältiger Form: bei Tagesgästen aus dem Umland oder ausländischen Übernachtungstouristen, mit dem eigenen oder dem Leihrad, mit Guide oder ohne, mit Kulturprogramm oder einfach nur durch die Parks und Gärten der Stadt.

Ein erfolgreicher Radtourismus braucht jedoch eine professionelle Entwicklung und eine hochwertige Infrastruktur. Andere Regionen und Städte machen vor, wie das für ein Reiseziel wie Berlin gelingen kann und gleichzeitig den Berlinern selbst zugutekommt. Daher machen wir uns für eine Professionalisierung des Fahrradtourismus in Berlin stark! Unser neugegründeter ADFC-Arbeitskreis diskutiert Themen rund um den Berliner Radtourismus, etwa Qualität der touristischen Routen, verbesserte Leitsysteme (z.B. durch Knotenpunktwegweisung),

Abstellmöglichkeiten, Leihräder oder das touristische Marketing und sucht dabei den engen Schulterschluss mit den Kollegen in Brandenburg. Um uns noch Breiter aufzustellen, suchen wir Unterstützung durch engagierte Mitstreiter.

Der Arbeitskreis Tourismus trifft sich 4-mal pro Jahr (Januar, April, Juli, Oktober) am 4. Montag des jeweiligen Monats in der ADFC-Geschäftsstelle, Brunnenstraße 28. Nächster Termin ist der 24. April 2017.

Kontakt: maike.berndt@adfc-berlin.de

Maike Berndt ist ehrenamtliche Fachreferentin für Tourismus und leitet den Arbeitskreis.

Foto: Privat



Radfahrerinnen am Alten Museum: Radtourismus wird in Berlin immer beliebter – aber wer kümmert sich um die Vermarktung und Entwicklung?

© visitBerlin, Foto:

Wolfgang Scholvien

Termine

25. März

Mitgliederversammlung
des ADFC Berlin
13 Uhr (Einlass 12:30 Uhr),
Tempodrom

31. März

Critical Mass
20 Uhr,
Heinrichplatz

1. – 2. April

VELO Berlin
10-18 Uhr, Messe Berlin (Eingang Ost)

28. April

Critical Mass
20 Uhr, Heinrichplatz

7. Mai

ADFC-Kieztouren
14 Uhr,
Rathäuser der Bezirke

17. Mai

Ride of Silence
19 Uhr,
Brandenburger Tor

11. Juni

ADFC-Sternfahrt

Werkstattkurse beim ADFC Berlin

Basiskurse:

Dienstag, den 21. März 2017
Dienstag, den 4. April 2017
Dienstag, den 11. April 2017
Dienstag, den 9. Mai 2017

Fortgeschrittenenkurse:

Dienstag, den 28. März 2017
Dienstag, den 25. April 2017

Reiserad:

Dienstag, den 16. Mai 2017

Beginn:

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

Kursgebühren:

15,00 € Nichtmitglieder
7,50 € ADFC-Mitglieder

Anmeldung (obligatorisch),
max. 15 Teilnehmer. Bei akuten
Problemen können Sie auch gerne
unsere Selbsthilfwerkstatt nutzen!



Übersetzer und Sprecher gesucht!

Wir vom ADFC Berlin und ADFC Brandenburg suchen ehrenamtliche Übersetzer*innen und Sprecher*innen für kurze Texte unserer neuen Verkehrssicherheitsfilme. Beherrschst Du eine der folgenden Sprachen: Arabisch, Englisch, Farsi, Französisch, Griechisch, Italienisch, Kurdisch, Niederländisch, Polnisch, Russisch, Spanisch oder Türkisch? Dann melde Dich bitte per E-Mail an: simikka.hansen@adfc-berlin.de
Wir freuen uns, von Dir zu hören!

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, aktueller Treffpunkt
siehe www.adfc-berlin.de, **Sven Lorenzen**,
Tel. (030) 312 95 37, sven.lorenzzen@adfc-berlin.de

Friedrichshain-Kreuzberg

1. und 3. Dienstag im Monat, »Attac-Treff«,
Grünberger Str. 24 (Friedrichshain),
Franziska Schneider, franziska.schneider@adfc-berlin.de

Lichtenberg

1. 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, »s...cultur«, Erkstr. 1,
12043 Berlin, **Ralf Tober**, Tel. (030) 680 814 80,
ralftober@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,
derzeit kein fester Treffpunkt, für Infos bitte Mail an
Christoph Grabka, christoph.grabka@adfc-berlin.de

Steglitz-Zehlendorf

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

Tempelhof

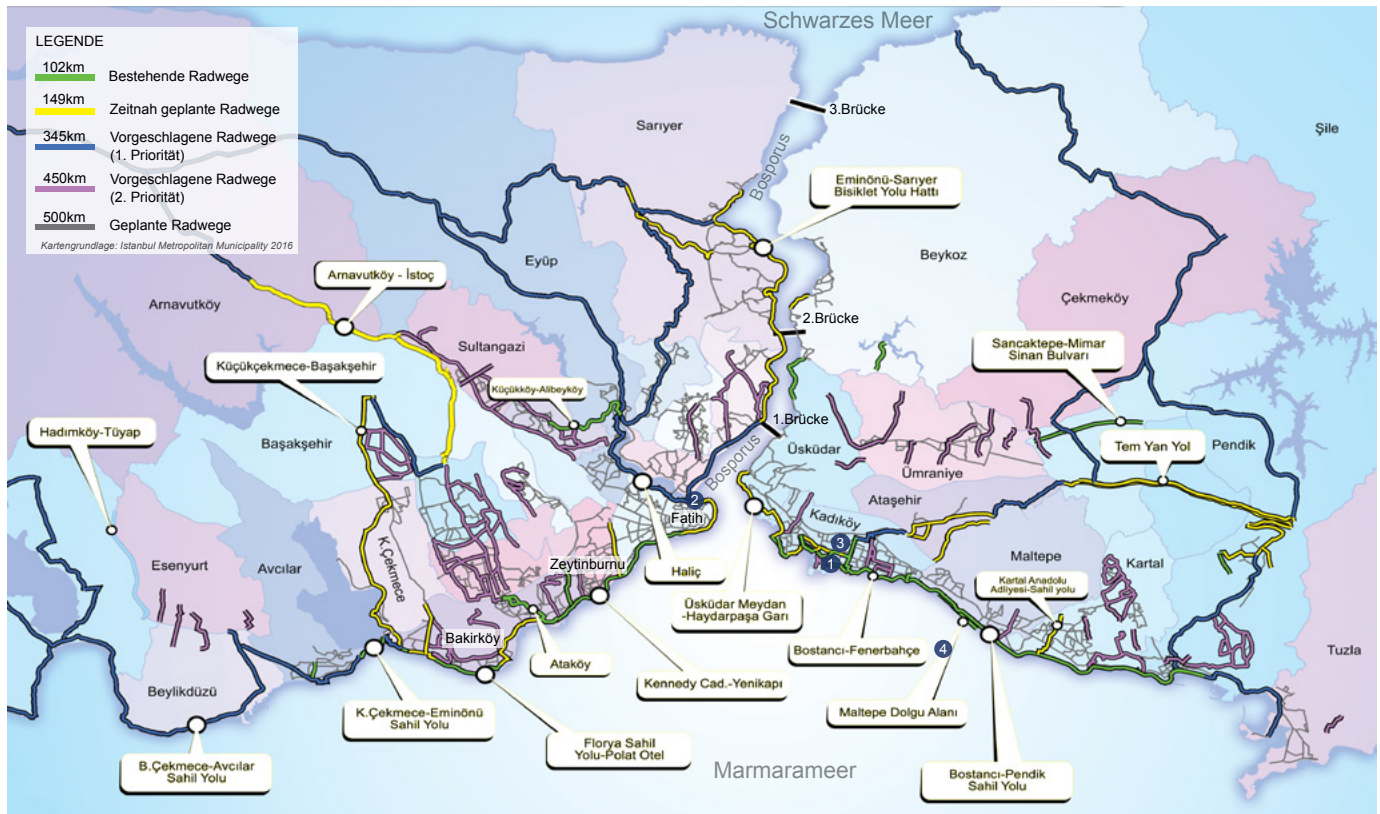
1. Do im Monat, Treffpunkt und Uhrzeit siehe:
www.adfc-berlin.de/tempelhof,
Martin Senzel, Tel. (030) 745 23 85

Treptow-Köpenick

2. Do im Monat, 19:30 Uhr, »Villa Offensiv«, Hassel-
werder Str. 38-40, 12439 Berlin, Nähe S-Bhf. Schöne-
weide, **Matthias Giltner**, matthias.giltner@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-dietermackrodt@adfc-berlin.de



Biking Istanbul

Wenn man in Istanbul ankommt, sieht man nicht gerade viele Fahrräder. Im Gegenteil: Man wird mit dicht gepacktem Autoverkehr begrüßt. Die pulsierende Metropole mit ihren 14 Millionen Einwohnern ist bekannt für ihren überlasteten Verkehr. Es gibt mittlerweile fast 4 Millionen registrierte motorisierte Fahrzeuge. Die Stadt hat verschiedene Maßnahmen geplant, um den Verkehr nachhaltig zu verbessern, aber das Fahrrad bleibt eine wenig genutzte Alternative. TEXT UND FOTOS VON SIMIKKA HANSEN

Istanbul ist die größte Stadt der Türkei. Sie liegt zwischen dem Schwarzen Meer und dem Marmarameer und wird geteilt durch die Bosphorus-Meerenge. Vor kurzem wurde eine dritte Brücke eröffnet, die eine weitere Verbindung zwischen Europa und Asien schafft. Sie ist jedoch nur für motorisierten Verkehr zugänglich. Die Brücke liegt nördlich von Istanbul und führt durch den Belgrad-Wald zum noch im Bau befindlichen dritten Flughafen, der nach seiner Fertigstellung der größte der Welt sein soll. Laut dem *TomTom Traffic Index* gehört Istanbul zu den Städten, in denen die Menschen im weltweiten Vergleich am meisten Zeit im Stau verbringen. Die Bevölkerung sowie die Anzahl der Autos nehmen rasant zu. Das Fahrrad könnte die vollen Straßen entlasten.

Fahrrad fahren in Istanbul

Trotzdem machen Radfahrer nur 0,05% des gesamten Verkehrs aus. Kein Wunder, denn die Bedingungen sind meist widrig: Es gibt wenig Platz, kaum Radwege, viele Hügel und einen schnellen Autoverkehr. Laut der Istanbuler Fahrradladenbetreiberin und Aktivistin Seçil Öznur Yakan (Foto 3) sind die größten Gefahren für Radfahrer in Istanbul »ungebildete und aggressive Minibus-, Dolmuş-, Taxi-, und Autofahrer« (in dieser Reihenfolge) und fehlende Infrastruktur. Der größte Teil der Radwege befindet sich innerhalb der Bezirke Kadıköy, Zeytinburnu und

Bakırköy, die alle an der Küste liegen und hauptsächlich von Freizeitradlern benutzt werden (Foto 1). »Wo Radwege geplant und vielleicht gebaut werden, sind sie fast ausnahmslos außerhalb des Verkehrs und eher spaß- und nutzungsorientiert«, so Yakan. Einen Versuch des Gegenteils sieht man in dem Innenstadtbezirk Fatih auf dem nördlichen Teil der Kennedy Caddesi. Hier müssen sich Auto- und Radfahrer die Fahrbahn teilen. Doch aufgrund fehlenden Bewusstseins gegenüber Radfahrern trauen viele sich nicht, dort zu fahren (Foto 2). Im Jahr 2013 kündigte der Bürgermeister Istanbul 1.050 km neue Fahrradwege bis 2023 an. Außerdem wurde Embarq Turkey, einer Forschungsorganisation für nachhaltige Stadtentwicklung, von der Stadt der Auftrag erteilt, das Potenzial für Radfahren in Istanbul zu untersuchen und zum städtischen Masterplan für Verkehr beizutragen [1]. Ob der Plan wirklich in die Tat umgesetzt wird, steht jedoch für viele noch in den Sternen. Aktivistin Yakan erinnert an andere gescheiterte Maßnahmen, etwa auf der stark frequentierten Bağdat Caddesi in Kadıköy: »Dieser Radweg hätte wirklich etwas nützen können. Aber er wurde eines schönen Nachmittags im Oktober 2012 eingeweiht, nur um noch in derselben Nacht abgerissen zu werden, weil es massive Beschwerden von Autofahrern gab.«



1

Kadıköy – Entlang der Küste auf der asiatischen Seite Istanbuls sind Radwege in blauer Farbe markiert.

Es gibt andere Städte in der Türkei, wie z.B. Konya, İzmir, Kayseri, Adana oder Gaziantep, in denen das Radfahren einen größeren Teil des täglichen Lebens einnimmt. Laut Yakan wird das Fahrrad dann aber vor allem von Männern benutzt, die eher aus sozial schlechter gestellten Schichten stammen. »Sobald man es sich leisten kann, kauft man ein kleines Auto. In den letzten Jahren verstärkt auch Mofas oder Motorräder.«

Das Fahrrad als Lösung

Trotz, oder gerade wegen der schwierigen Bedingungen und des zunehmenden Autobesitzes spürt man positive Zeichen einer wachsenden Fahrradkultur in Istanbul. Der Türkische Radfahrerverband (Bisikletliler Derneği), 2008 in Istanbul gegründet, organisiert sich mittlerweile in mehreren Städte der Türkei durch Lobbyarbeit, Fahrraddemonstrationen und Aufklärungsarbeit. Auch auf lokaler Ebene bemerkt man steigendes Interesse an nachhaltigem Verkehr. Sichtbar wird das durch eine stetig wachsende Anzahl von Teilnehmern an der Critical Mass in Istanbul, neue Fahrradläden in angesagten Ortsteilen und Bikebloggern, die immer mehr Leser gewinnen.



4

Heybeliada – eine der neun Prinzeninseln im Marmarameer, auf denen kein motorisierter Verkehr erlaubt ist.



2

Fatih – gefährliche Situation für Radfahrer auf einer geteilten Fahrbahn in der Innenstadt.

Slow Life

Einen Ort gibt es schon in Istanbul, wo es ganz anders zugeht. Auf den Prinzeninseln (Adalar) erlebt man, im Gegensatz zum Festland, himmlische Ruhe. Alle motorisierten Fahrzeuge sind verboten und man kommt nur noch mit dem Fahrrad oder der Pferdekutsche voran (Foto 4). Es stellt sich aber die Frage, wie lange die Inseln so erhalten bleiben, wie sie jetzt sind. Die Nachfrage nach Immobilien dort steigt. Und es gab bereits Gespräche über eine Autobrücke zur größten Insel, Büyükada. ■ SH

[1] EMBARQ Turkey – »Safe Cycling Design Manual for Istanbul« – <http://bit.ly/2cwDkCr>



3

Seçil Öznur Yakan vor ihrem Fahrradladen in Kadıköy. Seit 4 Jahren betreut die Fahrradaktivistin mit ihrem Mann den ersten türkischen Fahrradladen, der auch Fahrradkarten führt und über Touren informiert.



Berlin alpin

Zum Wintersport in die Berge, wär das was? Na dann: Auf geht's! Ein Ausflugsführer zu den Berliner Gipfeln

TEXT UND FOTOS VON STEFAN JACOBS

Wer über Berlins Berge nur lachen kann, war noch nicht oben. Sechs Hunderter hat die Stadt, gut verteilt, so dass jeder einen anderen Ausblick bietet. Alle lassen sich auf Halbtagestouren bezwingen. Und, um ehrlich zu sein: Einen kann man sich sparen, und bei einem anderen gibt's ein Problem.

Der Problemberg ist ausgerechnet der höchste, nämlich der südöstliche Gipfel der **Arkenberge**. 120,7 Meter ergab die bezirksamtliche Messung vor zwei Jahren, 122 behauptet der Findling auf dem kahlen Gipfel, den man über einen befestigten Fahrweg erreicht. Nur leider nicht legal, denn die Arkenberge sind eine Bauschutthalde, die über Jahre auf einer Anhöhe im Norden von Pankow getürmt wurde bis zum Rekord. Ein Zaun mit Lücken umgibt die Berge, die aus der City am besten über den Radweg Berlin-Usedom via Pankow erreichbar sind. Vom auch im Winter herrlichen Schlosspark Schönhausen geht's an der Panke nordwärts, dann wurstelt man sich durch Französisch Buchholz. Oder man nähert sich den Arkenbergen vom Mauerweg aus über Schildow und Blankenfelde an. Die Umgebung der Berge punktet mit einem idyllischen Baggersee, aber bekommt fürs Hundeauslaufgebiet einen halben Punkt wieder abgezogen. Sporadische Tage der offenen Tür (Termine unter www.arkenberge.com) bieten die Chance auf eine legale Gipfeltour. Die lohnt zumindest an klaren Tagen, wenn mehr zu sehen ist als nur das Märkische Viertel und die Kleingartenanlage am Fuß der Berge.

Im nicht ganz so hohen Norden rufen die **Ahrensfelder Berge** mit ihrem 114,5 Meter hohen Gipfel. Auch der resultiert aus neuzeitlichem Berg-Bau, der 2008 mit einer Aussichtsplattform gekrönt wurde. Zum Rekord fehlten aber doch ein paar Zentimeter im Vergleich zu Teufels- und Müggelberg. Es lohnt nicht, sich von den Arkenbergen her nach Ahrensfelde zu quälen, denn deutlich schöner ist die Anfahrt von Süden über den Wanderweg entlang der Wuhle. Die zieht sich als grüne Ader zwischen Marzahn und Hellersdorf. Der Ausblick, wenn man den befestigten Weg von Süden auf den Gipfel gefahren ist, hat vor allem bei

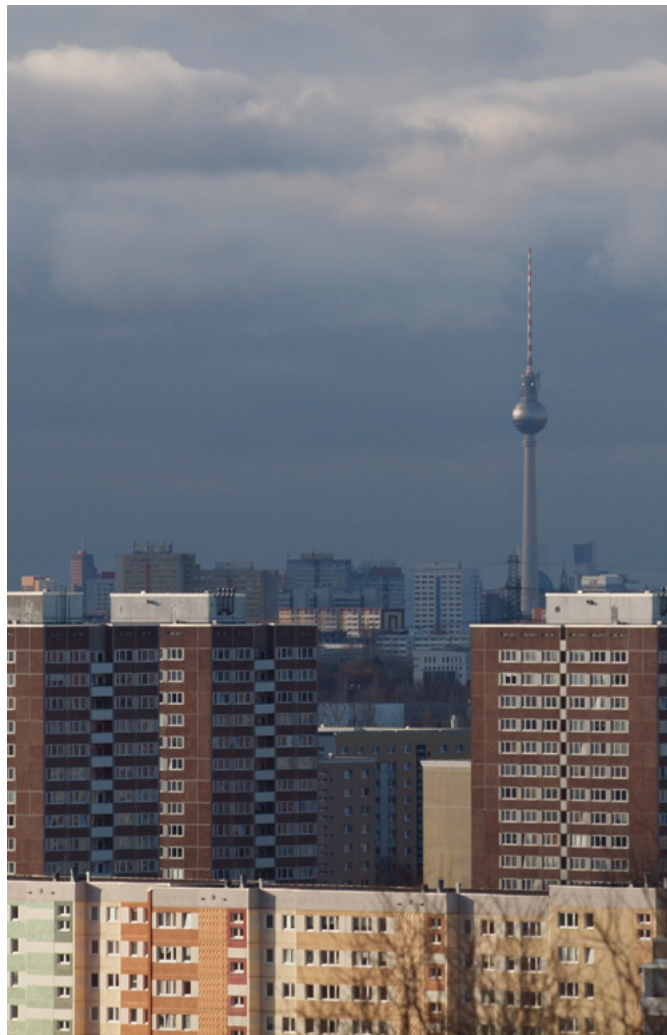
Zum Schäferberg lohnt der Aufstieg nicht, aber der hügelige Düppeler Forst bietet schöne Ausblicke über die Havel mit der Pfaueninsel und am Gasthaus Nikolskoe.



Sonne seinen Reiz. Hinter den Plattenbausiedlungen ragen Fernsehturm und Stadtschlosskuppel auf; je nach Sicht lassen sich auch die alpinen Brüder orten. Gleich nebenan steht der Newcomer des Jahres 2017, der **Kienberg**. Berlins kleinster Hunderter schafft es mit seinen 102 Metern zwar nur auf Platz sechs in der Gesamtwertung, trumpft aber dank der Gartenausstellung IGA (ab 13. April) mit einer Seilbahnstation und dem »Wolkenhain« auf, auf dem sich mit Fernsicht flanieren lässt. Vom Ahrensfelder Berg dagegen gibt's nicht nur den Blick, sondern auch die Abfahrt gratis – wahlweise über den MTB-Pfad nordwärts oder über den Spazierweg nach Süden, auf dem aber mit arglosen Fußgängern gerechnet werden muss.

Solider als die windigen Gesellen im Norden sind die ungepöpten Berge, die die Eiszeit am südlichen Stadtrand hinterlassen hat. Im Südosten sind die **Müggelberge** das Highlight, komfortabel zu erreichen auf dem Spreeradweg und dem R1 via Trepower Park, Wuhlheide und Köpenick. Nach einem Blick auf den Müggelsee geht's über den Müggelheimer Damm auf einer Betonstraße durch den Wald, die die rund 80 Meter hohen Kanonenberge links liegen lässt und dann mit acht Prozent auf den Müggelberg steigt. Und zwar auf den Kleinen, der als *Home of the Müggelturm* der berühmtere ist. Sobald man wieder Puste hat, kann man an der Imbissbude ein Ticket für 2 Euro kaufen (und bei Bedarf eine »Bockwurst XXL«) und die 123 Stufen des Turms in Angriff nehmen. Von oben herrscht trotz des Gitters freier Wind und Blick: Im Norden liegt der Müggelsee tiefblau im Wald. Dahinter Friedrichshagen als scheinbarer Vorort von Marzahn & Co., westlich das weit entfernte Panorama der City. Im Süden glitzert der Lange See, dahinter liegt der Problem-BER. Und bei ganz klarer Sicht erspäht man die Tropenhalle am Rande des Spreewaldes.

Der 115 Meter hohe Große Müggelberg gipfelt versteckt im Wald; ein beschilderter Pfad zweigt vom Kammweg ab. Dieser führt asphaltiert steil abwärts nach Müggelheim (verlockend, aber tückisch wegen Zielkurve und Rutschgefahr), von wo man wahlweise auf dem R1 am Müggelsee zurückfährt oder entlang der Dahme über Wendenschloss nach Köpenick oder mit der Fähre nach Grünau.



Von den Ahrensfelder Bergen reicht der Blick weit übers Plattenland von Marzahn in Richtung City.



Ebenfalls ganz im Süden, aber gut 50 Radelkilometer entfernt befindet sich der 103 Meter hohe **Schäferberg** am Wannsee. Auch er ist Natur pur, aber nur über einen arg rumpligen Pflasterweg von der Königstraße aus erreichbar und ohne Aussicht. Der über 200 Meter hohe Sendeturm auf dem Gipfel, der einst die »Telefonbrücke« zwischen West-Berlin und BRD (mit Gegenstation im Harz) bildete, ist umzäunt, sodass der Weg auf den bewaldeten Gipfel nicht lohnt. Stattdessen erweist sich die hügelige R1-Route durch den Wald und am Ufer der Havel entlang als die reizvollere Alternative. Vor allem Richtung Wannsee geht es munter auf und ab, während der Westteil Richtung Glienicker Brücke – mit direktem Anschluss nach Potsdam, wenn man mag – flach ist.

Es sei denn, man erklimmt das Steilufer, auf dem beispielsweise das russisch gestylte Gasthaus Nikolskoe und die Kirche Peter & Paul nebenan im blätterlosen Winter mit besonders freiem Blick über die Havel erfreuen. Direkt am Weg liegt außerdem der Anleger, von dem einen (zu Fuß) die Fähre auf die Pfaueninsel bringt. Und wer einfach nur Pause machen will, stärkt sich im Gasthaus gegenüber. Das hat auch werktags geöffnet, wenn hier in der Nebensaison weniger los ist als sonst.

Stärkung verdient hat vor allem, wer anschließend noch den 120 Meter hohen **Teufelsberg** erobern will. Der standesgemäße Weg dorthin führt vom Wannsee über die Havelchaussee, die mit gut zehn Kilometern fast stetigem Auf und Ab wohl Berlins längste Bergetappe ist. Via Heerstraße geht's auf die als Fahrradstraße ausgewiesene Teufelsseehausse, von der die Wege zu den beiden Gipfeln jeweils rechts abzweigen. Der höhere ist der hintere, auf dem die Amerikaner einst eine Abhörstation betrieben. Die umzäunten Ruinen der »Weltraumpilze« sind für stolze 8 Euro Eintritt zugänglich. Der Weg außen um den Zaun ist gefährlich schmal am steilen Hang. Man konzentriert sich also lieber auf den nördlichen Gipfel, der aus gegebenem Anlass »Drachenberg« genannt wird und vom kahlen Gipfelplateau den viel bes-



Die Ruine der amerikanischen Abhörstation auf dem Teufelsberg macht bei Sonnenuntergang am meisten her. Den besten Blick hat man vom Gipfelplateau des Drachenbergs nebenan.

seren Blick bietet. Der Funkturm scheint gleich nebenan zu sein. Die Auf- und Abfahrt ist nicht allzu steil, aber wegen Fußgängern und Querrillen bieten sich keine Rekordversuche an. Aber irgendwas müssen Alpen & Co. den Berliner Bergen ja auch voraus haben.

Der ADFC-Fahrradstadtplan Berlin (1:30.000) aus dem Pietruska-Verlag verzeichnet zwar die Gipfel nicht, aber als einziger das komplette Gebiet. Schöne Reiselektüre ist der »Bergführer Berlin« (be. bra-Verlag, 16 €)

E-Bike-Reisen für Genießer

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

Kostenlosen
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.



Der Radwanderweg führt auf 28 Kilometern rund um den Müggelsee. Foto: Tourismusverein Berlin Treptow-Köpenick

Wird Treptow-Köpenick das neue Radparadies?

Mathis Richter, Geschäftsführer des Tourismusvereins Treptow-Köpenick, hat sich ein hohes Ziel gesteckt: Irgendwann einmal soll der Bezirk als ADFC-RadReiseRegion empfohlen werden. Dass es bis zu dieser Auszeichnung ein weiter Weg ist, weiß er. Bis 2020 soll Treptow-Köpenick erst einmal Berlins fahrradfreundlichster Bezirk werden. VON CLAUDIA LIPPERT

Viele Parks und Waldflächen, durchzogen von Flüssen und Seen, gute touristische Infrastruktur, gute Gastronomie – der Bezirk empfehle sich geradezu als die touristische Radfahrregion der Bundeshauptstadt, sagt Richter. Zudem verlaufe mit dem R1 / D-Route 3 einer der beliebtesten Radfernwege Europas mehr als 20 Kilometer quer durch den Bezirk. Insgesamt stehe in Treptow-Köpenick ein 80 bis 100 Kilometer langes Radwegenetz zur Verfügung. »Das sind gute Voraussetzungen«, schätzt Richter ein. Aus denen der Tourismusverein noch mehr machen will.

Beispielsweise durch bessere Wegweiser. Jenseits der großen Radwege gebe es eine Fülle von Strecken, die noch nicht beschildert seien. Das sei »keine glückliche Situation«, gesteht Richter offen ein. Aber auch die bekannten Routen wie den Radwanderweg »Rund um den Müggelsee«, den auf elf Kilometern durch den Bezirk verlaufenden DahmeRadweg oder die IGA-Tour zwischen Treptow-Köpenick und Marzahn-Hellersdorf will Richter aufwerten. »Die wollen wir als echte Erlebnisradwege vermarkten«, erzählt er. »Hier im Bezirk arbeitet zum Beispiel der letzte Berufsfischer Berlins.« Darauf und auf vieles mehr, »was den Charme und die Ursprünglichkeit des Bezirks ausmacht« wolle man Freizeitradler hinweisen – auf Schildern, mit guten Erlebniskarten, über QR-Codes.

Auch für Radler, die mit E-Bikes und Pedelecs unterwegs sind, will der Bezirk attraktiver werden. Sechs Batterie-Ladesäulen werden in diesem Jahr installiert, unter anderem im Treptower Park, am Müggelsee und direkt vor der Tourist-Information in der Köpenicker Altstadt, wo Besucher künftig Elektrofahräder mieten können. »Wir wollen auch Elektroscooter in ein Netz

von Verleihstationen einbinden«, kündigt Richter an. Behinderte oder ältere Menschen hätten dann die Möglichkeit, zusammen mit ihrer Familie auf »Rad-Tour« zu gehen, hebt Richter den Aspekt der Barrierefreiheit hervor.

Was ihm besonders wichtig ist: »Wege müssen durchgängig befahrbar sein.« Es könne nicht sein, dass ein Radweg an der Berliner Stadtgrenze ende und womöglich erst nach zwei Kilometern weitergeführt werde. Ein Positiv-Beispiel sei da der Dahme-Radweg, der »von Anfang bis Ende, von der Dahme-Quelle bis zur Mündung gut ausgeschildert ist«. Radler dürften gar nicht merken, ob sie noch in Treptow-Köpenick oder schon in Brandenburg unterwegs seien. »Deswegen müssen wir uns mit anderen Reiseregionen vernetzen«, erklärt Richter.

Auch Trassenverläufe bestehender Radwege will Richter genau unter die Lupe nehmen. Wo Wegführungen nicht optimal seien, müsse es möglich sein, notfalls ein Teilstück zu verlegen. Oder auch neue Wege anzulegen – »kleine Abschnitte zwischen zwei Wegen, wo heute noch Verbindungen fehlen«. Dass er seine Pläne nur mit finanzieller Unterstützung des Bezirksamts umsetzen kann, ist Richter bewusst. »Bürgermeister Oliver Igel steht hinter uns«, sagt er, »die Stadträte ebenfalls.« Das mache ihn zuversichtlich. Und motiviert ihn. Längst denkt er über das laufende Jahr hinaus: 2018 und 2019 will er Themenradwege anlegen – »zur Industriekultur, zur Deutschen Einheit, zur Aktiv-Erholung.«

»Das Engagement in Treptow-Köpenick könnte Vorbildwirkung auf andere Bezirke haben, sagt Philipp Poll«, Geschäftsführer des ADFC Berlin. Dass man den Fokus zunächst auf die viel befahrenen Radwanderwege lege, sei richtig. »Aber bei weniger prominenten Strecken sind ebenfalls Verbesserungen nötig – insbesondere, was die Sicherheit betrifft«, so Poll.



Treptow-Köpenick kann mit einem dichten Radwegenetz punkten. Foto: Claudia Lippert

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



Die Radtaschen der Firma Ortlieb zeichnen sich durch ihr robustes, wasserdichtes Material aus. Die beliebtesten Taschen sind die Back-Roller in der Farbkombination rot/schwarz. Für Berliner und Wahlberliner gibt es jetzt diese Radtasche mit der Skyline der Hauptstadt und dem Schriftzug »Berlin«.

Back-Roller Stadttasche »Berlin« mit Tragegurt, Firma Ortlieb, 74,95 €.



Unsere Warnwesten mit dem Piktogramm »1,5 m Abstand« sind inzwischen bundesweit gefragt. Unmissverständlich wird jedem Autofahrer gesagt, welcher Sicherheitsabstand einzuhalten ist. Wir bieten die Westen nun in neuem, weißen Design und in zwei Größen an.

Warnweste: 7,50 €

Ebenfalls neu überarbeitet erschien die Regionalkarte für die Ostseeküste und den Schweriner Raum. Der Küstenradweg von Travemünde über Wismar bis Warnemünde ist abgebildet. Im Süden reicht die



Karte bis nach Ludwigslust und Parchim. Auch wenn beim Maßstab Kopfrechnen angesagt ist, liegt der Vorteil der Regionalkartenserie in der größeren Detailtreue und der genauen Angabe von Oberflächenbeschaffenheit und Verkehrsbelastung der Radrouten.

ADFC-Regionalkarte Ostseeküste Schwerin, Maßstab 1:75.000, Bielefelder Verlag 8,95 €.

Anzeigen

FAHRRAD BOX BERLIN
VERKAUF + REPARATUR + VERLEIH

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

Konstanzer Str. 55
10707 Berlin

Seit über 30 Jahren Qualität
und Fahrradvielfalt
aus Kreuzberg

räderwerk
FAHRRÄDER UND ZUBEHÖR

Körtestraße 14
10967 Berlin

Telefon 6 91 85 90

Mo – Fr 10 – 19
Sa 10 – 16

info@raederwerk.de
www.raederwerk.de

LUST AUF BEWEGUNG

Die ADFC-Radtourenkarten eignen sich für längere Radtouren, die über mehrere Tage oder gar Wochen gehen. Sie decken in 27 Blättern das gesamte Bundesgebiet ab und verzeichnen Radfernwege und regionale Routen. Regelmäßig erscheinen überarbeitete Neuauflagen. Die gesamte Serie ist komplett und immer aktuell im ADFC Buch- und Infoladen vorrätig. Gerade neu erschienen:

ADFC-Radtourenkarte Blatt 1:

Nordfriesland Schleswig, Maßstab 1:150.000, Bielefelder Verlag, 8,95 €.

ADFC-Radtourenkarte Blatt 8:

Havelland, Magdeburger Börde, Maßstab 1:150.000, Bielefelder Verlag, 8,95 €.



**OHNE
AUTO
LEBEN**

Handbuch für den Verkehrsalltag

Leben ohne Auto – für die einen ein Schrecken, für viele andere bereits eine Selbstverständlichkeit und gelebte Praxis. Manche tragen sich mit dem Trennungswunsch vom eigenen Auto, scheuen sich aber noch vor dem konkreten Schritt. Was wir gewinnen, wenn wir aufs Auto verzichten und wie wir andere von diesem Gewinn überzeugen können, zeigt uns der Autor in seinem Handbuch für den Verkehrsalltag.

Bernhard Knierim: Ohne Auto leben – Handbuch für den Verkehrsalltag, 176 S., Promedia Verlag, 14,99 €.



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

Veranstaltungen, Kurse und Service

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-Landesgeschäftsstelle.

Fahrrad-Codierung

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

Kosten: 9 € / ADFC-Mitglieder 4,50 €

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-Selbsthilfswerkstatt

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

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

Reisevorträge siehe S. 30.

LANDESGESCHÄFTSSTELLE BRANDENBURG



**ADFC Brandenburg
Landesgeschäftsstelle**

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

Der Infoladen und die Selbsthilfswerkstatt 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>

Reisevorträge

(Bitte Karten reservieren)

Freitag, den 10.03.2017

Cuba – 6 Wochen im Radlerparadies

Dietz Bornheim

Freitag, den 17.03.2017

Vietnam und Kambodscha

H.-J. Legeler u. Gesche Huesmann



Foto: H.-J. Legeler, Vietnam

RAD-RÄTSEL

Regelmäßige radzeit-Leser werden sich mit dem Kreuzworträtsel bestimmt nicht schwer tun. Wer uns das Lösungswort mit dem Betreff »KNOG« an kontakt@radzeit.de mailt, nimmt an der Verlosung teil. Einsendeschluss ist der 1. Mai.

Die Firma Knog aus Melbourne, Australien, spezialisiert sich seit 2003 auf die Herstellung von Fahrradbeleuchtung und -accessoires.

Mit Blinder MOB bringt Knog eine wiederaufladbare und sehr helle Beleuchtungslinie. Sie sind 100% wasserdicht und für andere Verkehrsteilnehmer von über 1km Entfernung sichtbar. Die Leuchten lassen sich einfach mit dem Gummibefestigungsband montieren. Zu gewinnen gibt es vier Sets mit StVZO-kompatiblen Rück- und Frontlampen. Weitere Infos: www.knog.com.au

Lösungswort:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----

- In dieser Radzeit-Ausgabe gibt es Tourentipps »zu den Berliner ...«?
- In welchem Monat findet die VELOBerlin statt?
- Als Beteiligter eines solchen besteht eine Wartepflicht.
- Ein Rollfiets ist eine Kombination aus Fahrrad und ...?
- Unter folgendem Motto bringt der ADFC im Radzeit-Magazin Tipps zu mehr Freundlichkeit im Verkehr: »Ride with a ...«?
- Dieser Bezirk will fahrradfreundlichster Bezirk Berlins werden. Treptow-...
- In welcher Stadt werden 1.050 km neue Radwege geplant?
- Laut Koalitionsvereinbarung soll zwischen Senat, Bezirken und anderen Akteuren ein ... für den Radverkehr geschlossen werden.
- In der Landesgeschäftsstelle des ADFC Berlin gibt es jeden Freitag im Winterhalbjahr...
- Was machen viele Deutsche laut ADFC-Radreiseanalyse im eigenen Land?

A red bicycle with black fenders and a rear rack, set against a purple background with yellow brushstrokes. The bicycle is shown from a side profile, facing right. It has a red frame, black handlebars, a black seat, and black wheels with silver spokes. A black rear rack is mounted on the back, and a black fender is on the front. The background is a solid purple color with several horizontal yellow brushstrokes at the bottom. On the right side, there is a yellow circular shape containing the text 'fah' and 'E' in black.

taz.die tageszeitung

Frühlings-Check

Eine Maßnahme des  **adfc** Berlin

Gefördert durch  **be** Berlin
Verkehrslenkung Berlin (VLB)

2017

SO WEIT DIE RÄDER ROLLEN

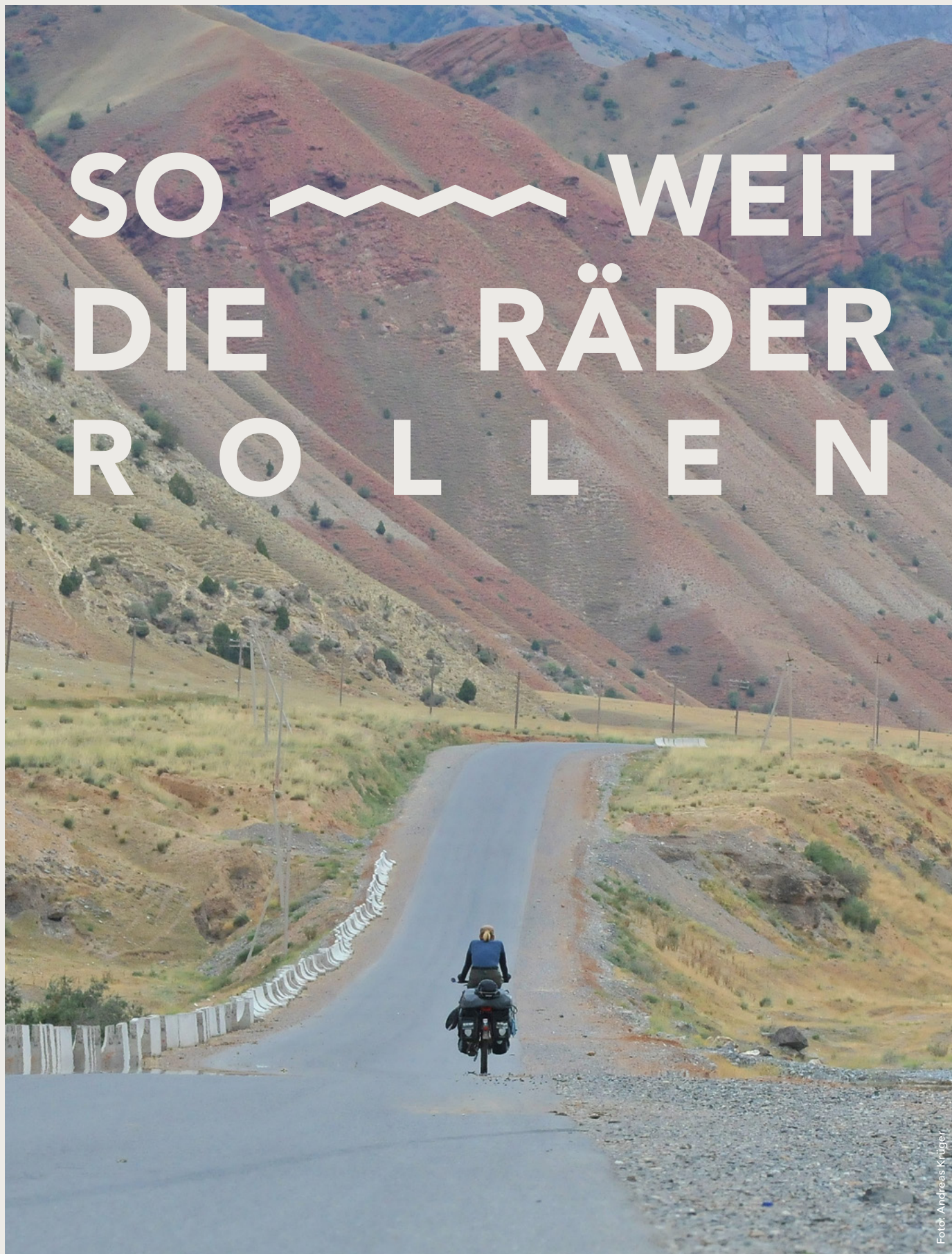


Foto: Andreas Krüger