

3/2017

radzeit

Das Fahrradmagazin für Berlin und Brandenburg



Ein Tag im Fahrradland

ADFC-Sternfahrt 2017

Radunfälle mit Lkw

Was sagt die Unfallforschung?

Giftiges NO₂

ADFC fordert Fahrverbote

Radgesetz

Entwurf fertiggestellt

Beliebteste Regionalbank Deutschlands

Platz 1
PSD Bank Berlin-Brandenburg
Ausgabe 5/2016
euro
Euro-Umfrage (180 875 Teilnehmer)

Der schnelle Weg zum kostenlosen Gehaltskonto

Schritt 1: PSD GiroGehalt eröffnen

- ✓ Schon ab 1.000 Euro Gehaltseingang pro Monat
- ✓ Kostenlose Kontoführung inkl. Überweisungen
- ✓ Kostenlose Kreditkarte im ersten Jahr
- ✓ 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

Wir haben ein Radgesetz



Eva-Maria Scheel
Foto: David Heerde

Liebe Leserinnen und Leser,

sechs Monate Diskussionen, 17 lange Verhandlungsstermine und unzählige Arbeitstreffen haben sich gelohnt: Anfang August wurde der fertige Referentenentwurf des Berliner Mobilitätsgesetzes veröffentlicht. Das Gesetz soll den Verkehr neu ordnen und Berlin zu einer lebenswerteren Stadt machen. Mit weniger Staus und Unfällen, besserer Luft und Straßen, auf denen Radfahrende überall komfortabel, zügig und sicher vorankommen (S. 15).

Verkehrssicherheit ist das große Thema im Mobilitätsgesetz – und auch in dieser Ausgabe der radzeit. Immer wieder schockieren uns tödliche Radunfälle. Ihre häufigsten Verursacher sind abbiegende Lkw. Wie kann es sein, dass sich der gleiche Unfallhergang Jahr für Jahr wiederholt, sechs Mal in 2016, schon zwei Mal in 2017? Wie könnte diese Spirale endlich durchbrochen werden? Das hat Nikolas Linck den Unfallforscher Siegfried Brockmann im Interview auf S. 16 gefragt.

Gern werfen wir in der radzeit mal einen Blick über den Tellerrand und schauen auf andere Städte. Nach Kopenhagen und Istanbul nehmen wir Sie diesmal mit nach Paris. Die Stadt ersticht im Smog und hat ehrgeizige Pläne – aber noch radelt es sich zwischen Louvre und Seine eher schlecht als recht (S. 22).

Wer sich nach so viel Großstadt nach Natur sehnt, sollte schnell weiterblättern zu S. 26. Stefan Jacobs ist auf dem Rad der stillgelegten Oderbruchbahn gefolgt. Dort gibt es nicht nur Eisenbahnmantik zu bewundern, sondern auch eine der schönsten Landschaften, die das Berliner Umland zu bieten hat.

Ich wünsche 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 Meldungen

Kommentar

- 6 Wir brauchen den Platz

- 7 Die große Ungleichheit

Berlin

- 8 Lidl-Bike vs. Nextbike

10 Ein Tag im Fahrradland: ADFC-Sternfahrt 2017

12 Wir waren dabei: PSD HerzFahrt 2017

14 Nach Stuttgarter Urteil: ADFC fordert Fahrverbote für Berlin

15 Entwurf für Radgesetz fertig

16 »Die Politik ist am Zug« – Unfallforscher Siegfried Brockmann im Interview

19 Glück gehabt

Aktiv im ADFC

20 VELOFAHRT – ein Austausch mit Farbe

20 Termine

21 Demo des ADFC Lichtenberg: Gehrenseebrücke für alle!

21 Stadtteilgruppen

Ausland

22 Große Pläne für die abgasgeplagte Schöne

Umfrage

25 Radfahrende geben Berlin schlechte Noten

Auf Tour

26 Wie auf Schienen

Service

28 Expertentipps

29 ADFC-Geschäftsstellen

30 Rad-Rätsel

Titelfoto: Hanna Petruschat

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), Simika 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.

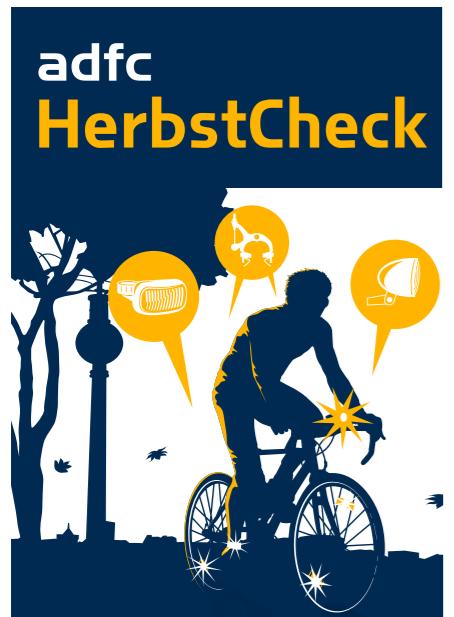
HERAUSGEBER/VERLEGER
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) Berlin e.V.,
Brunnenstr. 28, 10119 Berlin, Tel. (030) 448 47 24, kontakt@adfc-berlin.de

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

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

Druckauflage: 30 000 Exemplare (IVW-geprüft, Q3/2015)
ANZEIGENSCHLUSS
radzeit 4/2017: AS 02.10.2017, ET 27.10.2017





Jetzt anmelden zum STADTRADELN

Ob sportlich oder gemütlich, alt oder jung: Beim STADTRADELN können Sie sich selbst und andere zum Radfahren motivieren, einen Teil zum Klimaschutz leisten und tolle Preise gewinnen.



STADTRADELN

Radeln für ein gutes Klima

Wie funktioniert das STADTRADELN?

Beim Stadtraeln sammeln Radfahrende in einem Zeitraum von 21 Tagen Radkilometer für ihre Kommunen. Dazu tragen sie ihre gefahrenen Kilometer online ein. Dort lässt sich die detaillierte Auswertung jederzeit einsehen. Schließlich tritt die Kommune dann deutschlandweit in einen Wettbewerb in folgenden Kategorien: Kommunen mit dem fahrradaktivsten Kommunalparlament, Kommunen mit den meisten Radkilometern und Kommunen mit den meisten Radkilometern pro Einwohner. Darüber hinaus sind lokale und regionale Auszeichnungen möglich.

Was ist das Ziel des STADTRADELNS?

Bei diesem Wettbewerb geht es um Spaß am Fahrradfahren, Mobilisierung der Mitglieder der kommunalen Parlemente und tolle Preise – aber vor allem darum, möglichst viele Menschen für das Umsteigen auf das Fahrrad im Alltag zu gewinnen und dadurch einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Ziel der Kampagne ist die Aktivierung von Kommunen, insbesondere sollen die Kommunalpolitiker für die Belange des Radverkehrs gewonnen werden. Sie stellen die Weichen für die Radverkehrsförderung in Kommunen und sind Vorbilder, wenn sie sich selbst in den Sattel schwingen.

Samstag, 2. September

12-19 Uhr

Tempelhof

Veranstaltung „UfaFabrik Boulevard“
Viktoriastraße 10-18

Samstag, 9. September

10-17 Uhr

Zehlendorf

S-Bahnhof Zehlendorf
Teltower Damm / Machnower Str.

Samstag, 23. September

10-17 Uhr

Kreuzberg

Spreewaldplatz

Samstag, 7. Oktober

10-17 Uhr

Mitte

Weinbergspark
Veteranenstr. / Brunnenstr.

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

Eine Maßnahme des
adfc
Berlin

Gefördert durch
be:m
Berliner Verkehrsagentur (VLA)

Anzeigen



Cornelia Hain

Rechtsanwältin seit 1989

- Arbeitsrecht
- Erbrecht
- Familienrecht
- Lebenspartnerschaftsrecht
- Verkehrsrecht

Nassauische Straße 30
10717 Berlin-Wilmersdorf
U7 + U9 Berliner Straße

Tel.: (030) 856 178 96-0 / Fax: -9
www.c-hain.de
hain@c-hain.de



Martin Tolk, Bereichsleiter Verwaltung Investitionsbank Berlin, Sophia-Maria Antonulas, ADFC-Projektleiterin Fahrradfreundlicher Arbeitgeber, Sonja Kardorf, Mitglied des Vorstands der Investitionsbank Berlin, Evan Vosberg, Stellvertretender Landesvorsitzender ADFC Berlin und Michael Bomke, Vorsitzender des Personalrats Investitionsbank Berlin (v.l.n.r.) bei der Übergabe des Zertifikats.

Erster fahrradfreundlicher Arbeitgeber ausgezeichnet

Immer mehr Menschen in Berlin nutzen das Fahrrad, um zur Arbeit zu kommen. Leider bieten Büros und Betriebe nicht immer gute Voraussetzungen dafür. Als erstes Unternehmen in Berlin hat die Investitionsbank Berlin (IBB) nun das ADFC-Zertifikat »Fahrradfreundlicher Arbeitgeber« erhalten.

»Wir merken, dass das Thema erst in den vergangenen zwei, drei Jahren so stark an Bedeutung gewonnen hat, dass auch Unternehmen beginnen, sich mit den positiven Effekten radfahrender Mitarbeiter zu beschäftigen«, begründet die ADFC-Projektleiterin Sophia Maria Antonulas den bisher noch exklusiven Kreis.

Die IBB hatte in den vergangenen Jahren bereits einige Maßnahmen zur Förderung des Radfahrens umgesetzt. So wurde der Fahrradraum verbessert, als Pilotversuch ein Dienstrad angeschafft und durch verschiedene Aktionen versucht, den Anteil radelnder Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu erhöhen. In diesem Jahr fehlte nur noch der letzte Schliff: Neue Fahrradabstellanlagen nach ADFC-Kriterien, ein Hol- und Bringdienst für Fahrradreparaturen und eine Kooperation mit Leihradanbieter nextbike. Außerdem wurden die Fahrradumkleideräume mit neuen

Deutschlandweit haben bislang rund 40 Firmen die Auszeichnung erhalten, weitere befinden sich auf dem Weg dahin. Damit sich künftig noch mehr Firmen beteiligen, hat der ADFC die Rahmenbedingungen dieses Jahr geändert. Um den Einstieg zu erleichtern, gibt es das Zertifikat jetzt in den drei Stufen Bronze, Silber und Gold.

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

Eberswalder Str. 27
10437 Berlin
030 54 71 45 70



Brettspielgeschäft.de

Immer eine Radtour wert ...



Öffnungszeiten: Mo.-Sa. 11-21 Uhr



Das Fahrrad: 200 Jahre emissionsfreie Mobilität

Dein Rad, das genau zu Dir passt

Urlaubszeit ist Radreisezeit. Das heißt raus in die Natur, auf die fantastischen Radfernwege. Ohne Lärm, ohne Verkehr.

Entdecke Deine Traumstraßen, finde Deine Sehnsuchtsorte. Du bist eins mit Deinem Fahrrad.

Ein Fahrrad, das Dir auf den Leib geschnitten ist, das bis in jedes Detail Deinen Vorstellungen entspricht.

Wir haben das Rad, das zu Dir passt. Und Du bestimmst den Weg. Mit Sonne in den Speichen.

NORWID | FALKENJAGD | RENNSTAHL
PATRIA | TOUT TERRAIN | VELOTRAUM
STEVENS | VSF-FAHRRADMANUFAKTUR
BROMPTON | RIESE & MÜLLER BIRDY

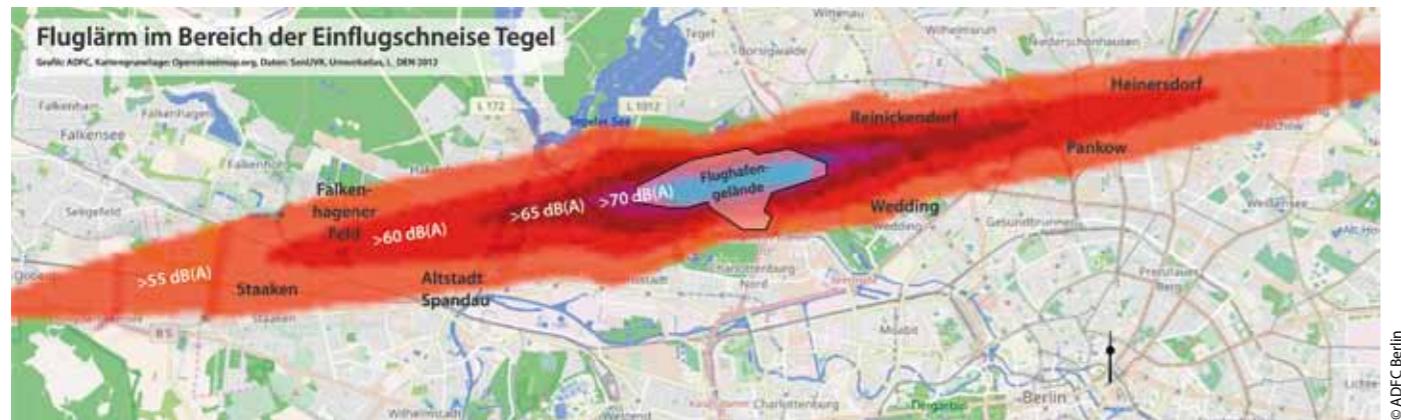


velophil. Sonne in den Speichen

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

www.velophil.de

Wir brauchen den Platz



Mit der Eröffnung des BER muss Tegel schließen. Das ist die Vereinbarung und die Rechtsgrundlage für den BER. Das ist aber auch das Versprechen an die Menschen, die zurzeit in Spandau, Wedding und Pankow in der Einflugschneise leben. Nun wird es wohl einen Volksentscheid geben. Er bedient populistische Elemente und nutzt in erster Linie der Opposition im Abgeordnetenhaus. ADFC-Landesgeschäftsführer PHILIPP POLL erklärt, warum der ADFC sich gegen den Weiterbetrieb und für die Nachnutzung von Tegel ausspricht.

Der Vier-Mächte-Status nach dem zweiten Weltkrieg bescherte Berlin einen zusätzlichen Flughafen. Jede Besatzungsmacht brauchte nach dem Krieg für militärstrategische Zwecke einen Flughafen in Berlin. Für die West-Alliierten boten sich dazu nur die knappen Flächen innerhalb ihrer Sektoren an. Die Amerikaner nutzten dazu den bestehenden Flughafen Tempelhof, die Briten bau-

ten das Rollfeld in Gatow aus, nur im französischen Sektor gab es nichts. So entstand 1948 in nur 90 Tagen eine Start- und Landebahn. Es galt, West-Berlin während der Sowjet-Blockade zu halten – Lärmschutz, Gesundheit oder Stadtentwicklung spielen da keine Rolle. Das eingemauerte West-Berlin brauchte einen leistungsfähigen Flughafen, 1974 wurde das bekannte Terminal in Tegel in Betrieb genommen. Die Maschinen wurden größer, vor allem in den letzten Jahren nahm der Flugverkehr dramatisch zu, entsprechend auch die Lärm- und Luftbelastung der 300.000 Menschen, die in der Einflugschneise leben. Auch unter dem Damokles-schwert eines möglichen Absturzes. Rund 460 Hektar belegt der Flughafen mitten in der Stadt. Platz, den Berlin braucht für zusätzliche Wohnungen, Unternehmen und Bildungseinrichtungen wie die Beuth-Hochschule, für Erholungsflächen in der sich rapide verdichtenden Stadt. Platz auch für neue Wege: Als viereinhalb Kilometer breiter Keil liegen die Landebahnen zurzeit unüberwindbar zwischen Tegel und Char-

lottenburg. Wer als Radfahrer von Süden nach Alt-Tegel will, muss große Umwege fahren, über den garstigen Jakob-Kaiser-Platz, an der Autobahn entlang, unter dem Donnern startender Jets hindurch. Rechtlich gesehen bedeutet ein Weiterbetrieb die Eröffnung eines neuen Flughafens – mit den Risiken um Lärmschutzklagen und Brandschutzaflagen – einen zweiten BER. Wie schwer wiegt es da wirklich, wenn sich mit der Schließung von TXL für manche Berliner die Anreise zum Jahresurlaub um eine halbe Stunde verlängert? Für den ADFC gibt es deshalb nur einen Weg: Gegen den Volksentscheid und für Gesundheit, Umwelt und freie Fahrt.

Anzeigen



WIR HATTEN BROTKRÜMEL GESTREUT, UM UNSEREN PARKPLATZ WIEDERZUFINDEN, ABER DIE RADFAHRER HABEN SIE AUFGEGESSSEN.



Die große Ungleichheit

Als im Juli einige Parkplätze vor seiner Haustür wegfielen, wurde Berlins regierender Bürgermeister sauer. In einem Brief forderte er andere Anwohner auf, sich beim Bezirksamt über die Parkplatzsituation zu beschweren. Im konkreten Fall wurde Halteverbot angeordnet, um die Sicherheit in der Einbahnstraße zu erhöhen, die von Radfahrern in beide Richtungen befahren werden darf. Trotzdem brach eine breite Debatte los, wie viele Parkplätze Berlin braucht – oder auch nicht.



Evan Vosberg ist stellvertretender Landesvorsitzender des ADFC Berlin. Dieser Kommentar erschien zuerst im Berliner Tagesspiegel.

© Evan Vosberg

Wer über Parkplätze redet, redet über die Verteilung kostbaren öffentlichen Raumes. Wer darf welche Fläche nutzen? Wo dürfen Kinder spielen, Cafés ihre Tische aufstellen? Welchen Platz teilen sich Fußgänger auf Gehwegen, wo dürfen Fahrräder und Autos fahren und abgestellt werden? Diese Fragen werden in der wachsenden Stadt Berlin immer drängender. Immer mehr Menschen teilen sich den gleichen Raum, sind auf Straßen und Plätzen unterwegs.

Die Ungleichheit ist offensichtlich: Obwohl die Berliner nicht einmal jeden dritten Weg mit dem Auto zurücklegen, benötigen private Pkw den meisten Platz.

Im Schnitt werden sie am Tag 30 Minuten bewegt, meist sitzt nur eine Person im Wagen. Die restlichen Stunden steht das private Auto herum und nimmt öffentlichen Platz weg. Und zwar an nahezu allen Straßenrändern in Berlin. Die Frage nach Parkplätzen betrifft deshalb nicht nur Auto- und Radfahrer, sondern uns alle. Es ist die Frage nach gerechter Aufteilung der Flächen.

Berlin hat noch Glück: Ein Großteil der Zehntausenden, die jährlich neu hinzuziehen, bewegt sich umweltfreundlich und platzsparend zu Fuß, per ÖPNV oder Fahrrad. Würden sie alle irgendwo ein Auto parken wollen, stünden wir kurz vor

dem Kollaps. Dabei hat die Hauptstadt noch viel mehr Platz als vergleichbare Großstädte. Was fehlt, ist seine intelligente Nutzung: Ausreichend Liefer- und Ladezonen für den Lieferverkehr sowie Behindertenparkplätze sorgen dafür, dass diejenigen Platz haben, welche wirklich auf das Auto angewiesen sind. Kurzzeitparken in Geschäftsstraßen bringt den Ladenbetreibern fluktuierende Kundschaft statt Dauerparkern.

Damit all das funktioniert, müssen Polizei und Ordnungsämter die Regeln endlich konsequent durchsetzen. Pendler, die täglich von außerhalb in die City fahren und dort die Straßenränder besetzen, müssen außerdem durch passgenaue ÖPNV-Angebote sowie »Park and Ride«-Plätze im Umland zum Umstieg bewegt werden. Hinzu kommen unzählige Parkhäuser, die selbst in Gegenden mit höchstem Parkdruck leer stehen. Hier müssen sich Betreiber und Bezirke zusammensetzen, um den verschenkten Raum attraktiv zu machen. Herr Müller sollte sich endlich Gedanken machen über ein nachhaltiges Parkraumkonzept, statt sich nur vor seiner Haustür umzusehen. Und wenn er das schon tut, sollte ihm auch die Zahl der Fahrradbügel auffallen, nämlich Null. Als Stellplätze sind die neuen Verbotschilder deshalb heiß begehrte.



Lidl-Bike vs. Nextbike

Meine Idee war, für rund 50 Euro im Jahr den Pauschal tarif mit 30 Minuten Freifahrt zu buchen: Das reicht für die Fahrt zur Arbeit, die Bäcker-Pause am Nachmittag und die Einkäufe. Und wenn ich den Reifen- und Bremsenverschleiß am eigenen Rad gegenrechne, gleicht sich der Jahresbetrag sogar aus. Im April, als ich loslegen wollte, standen überall bereits die neuen Lidl-Bikes – eine Umbenennung von Call-a-bike: Die Deutsche Bahn hat sich nämlich einen Sponsor gesucht, nachdem sie die Berliner Landes-Zuschüsse an Konkurrent Nextbike abtreten musste. Nextbike folgte im Mai.

Finden

Die Räder ermitteln ihre Position per GPS und melden sie per Mobilfunk zur Zentrale. Der Kunde findet sie dann in der zugehörigen Handy-App. Beide Anbieter muten dem Benutzer allerdings Ungenauigkeiten weit außerhalb der Sichtweite zu. Hier büßt man nicht nur Zeit durchs Suchen ein. In vielen Fällen habe ich die Räder überhaupt nicht gefunden und habe zähneknirschend ein anderes Rad angesteuert. Hinzu kommt ein Fehler in der Bahn-Software: Sie ordnet offenbar manche Räder anderen Straßen in bis zu 200 Meter Entfernung zu. Nachteil bei Next-

Wer in Berlin auf's Leihrad steigen will, hat die Wahl: Grün oder blau? Mit Lidl-Bike und Nextbike stehen zwei große Anbieter bereit. Wer hat das bessere Angebot? Und sind Leihräder überhaupt für Alltagsradler interessant? ADFC-Mitglied BERND ADAM ließ sein privates Fahrrad ein paar Wochen stehen, um beide zu testen – und war mit keinem so recht zufrieden.



Oft stehen Lidl-Bikes und Nextbike-Räder an denselben Orten

Vorteile bei Lidl-Bike:	Nachteile bei Lidl-Bike:
Call-a-bike (Rest-Bundesgebiet) ist mitnutzbar (auch der 30-Min.-Pauschaltarif), die Tarife sind weitestgehend identisch	Schutzbretter häufen sich
Ermäßigung: Bahncard, Studenten, Ü65	Rad oft nicht auf angegebener Kartenposition
Sattelhöhe auch für Riesen geeignet	Manche Räder sind frei, aber nicht in der Karte verzeichnet
Rückgabe geht sehr schnell	falsche Gebührenanzeige in der App
gebührenfreies Abstellen oft auch auf der anderen Straßenseite möglich (50-m-Kreis)	

*Anm. d. Red.: Auf Anfrage verwies Nextbike auf ein IT-Problem, dass den bundesweiten ADFC-Rabatt in Berlin verhindert. Das Problem ist nun behoben: ADFC-Mitglieder erhalten auch in Berlin den RadCard-Tarif von nextbike für 39 Euro statt 48 Euro.



bike: Zu wenige Räder und kilometerweite Abstände zwischen den Mietstationen. Bis 2018 will das Unternehmen jedoch auf 5.000 Räder aufstocken und würde damit die 3.500 Lidl-Bikes überholen. Die Räder von Nextbike sind im gesamten Stadtgebiet verfügbar, während sich Lidl-Bikes nur innerhalb des S-Bahnringes finden.

Mieten

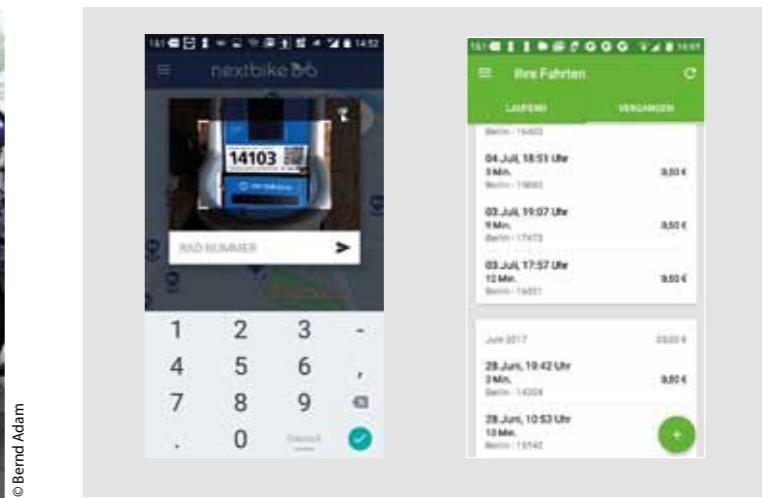
Eine echte One-Touch-Funktion hat Nextbike: Das Handy scannt einen QR-Code am Fahrrad, damit dauert das Mieten keine drei Sekunden. Beim Lidl-Bike muss man die Rad-Nummer eintippen. Zur Erleichterung schlägt Lidl-Bike eine Liste von Nummern in der Umgebung vor. Nur ist leider in 90 Prozent der Fälle das Rad nicht dabei, vor dem man gerade steht. Außerdem nervt das Bahn-System mit gelegentlichen Fehlern, die dann umständliches telefonisches Mieten oder Rücksetzen über den Kundendienst nötig machen.

Zurückgeben

Die Bahn war kreativ: Seit dem Neustart darf man das Rad gegen 50 Cent Gebühr einfach irgendwo abstellen. Wer dieses Geld sparen will, fährt zu einer »Rückgabezone« mit 50 Metern Durchmesser, die auf dem Stadtplan markiert ist. Nextbike hat die Idee sofort aufgegriffen,



Kennzeichnung einer Station bei Nextbike durch ein nicht mietbares Rad



Nextbike-Räder können mit der Scanner-Funktion ausgeliehen werden (Android-App)

Die App der Lidl-Bikes weist für jede Fahrt eine Rückgabe-Gebühr aus und bucht sie erst später in der Monatsrechnung zurück.

macht es aber dem Benutzer einfacher: Jede Station hat entweder eine massive Anschließ-Konstruktion oder ein Markierungs-Rad. Man stellt sich einfach daneben und fertig. In der Praxis wurden mir von Lidl-Bike auch bei präzisem Abstellen oft die 50 Cent berechnet. Die Gebühr wurde zwar nach Reklamation auch anstandslos erstattet, aber der Zeitaufwand dafür war immens. Inzwischen werden die 50 Cent grundsätzlich berechnet und erst später in der Monatsrechnung korrigiert – oder auch nicht. Aber welcher Kunde erinnert sich nach zwei oder drei Wochen noch, wann er wo welches Rad abgestellt hat?

Fahren
Beide Räder sind recht gut ausgestattet – bei Vorteilen für das Lidl-Bike, insbesondere durch die 7-Gang-Schaltung. Allerdings sind die Lidl-Räder recht störfällig und viele stehen kaputt herum. Im Laufe der Zeit hat es sich deutlich gebessert – offenbar durch bessere Koordinierung der Mechaniker-Einsätze.

Fazit
Eine wirklich komfortable Ersatzlösung für den Alltagsradler sind beide Angebote (noch) nicht. Das Lidl-Bike hat zwar ein dichtes Netz und viele Räder, aber noch zu viele Fehler in seiner Handy-App. Next-

bike hat noch viele weiße Flecken auf der Landkarte, was gebührenfreies Abstellen erschwert. Trotzdem sind die Vorzeichen positiv: Unmittelbar vor Redaktionsschluss hat die App fürs Lidl-Bike nochmal ein großes Update mit vielen Verbesserungen bekommen. Und Nextbike darf ohnehin gemäß Ausschreibung für die Landes-Subventionen nicht mehr lange zögern, seine Stationsdichte zu verbessern. Wenn die blauen Räder dann noch ins VBB-Ticket integriert werden, hätte Nextbike sicherlich die Nase vorn. Gespräche mit dem Verkehrsverbund laufen derzeit.

Berliner Mietrad-Tarife im Vergleich

Anbieter	Lidl-Bike	Nextbike
Tarif	Standard	ermäßigt ¹⁾
Einfacher Tarif (nach Stunden)		
Erste 30 Min.	1 €	1 €
Jede weiteren 30 Min.	1 €	1 €
Max. je 24 Std.	15 €	12 €
Max. erreicht nach	7:30 Std	6 Std.
Varianten des Pauschaltarifs (30 Min. Freifahrt)		
1 Tag	k. A. ²⁾	k. A. ²⁾
1 Wo	k. A. ²⁾	k. A. ²⁾
1 Mo	9 €	7 €
1 Jahr	49 €	39 €
24-Std.-Maximalpreis m. Pauschaltarif (30 Min. frei)		
Zuzüglich zur Pauschale	12 €	9 €
		12 €

¹⁾Studenten, Kunden ab 65 Jahre, mit Bahncard

²⁾kein Angebot



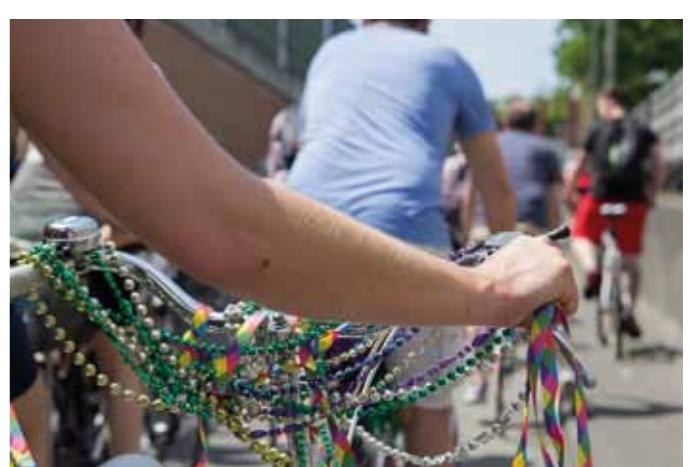
Ein Tag im Fahrradland: ADFC-Sternfahrt 2017

FAHRRADLAND  **DEUTSCHLAND.** JETZT!

Die ADFC-Sternfahrt hatte in diesem Jahr bundesweite Bedeutung. Im Wahljahr 2017 forderten rund 100.000 Menschen aus Berlin und ganz Deutschland »Fahrradland Deutschland. Jetzt!« Bei strahlendem Sonnenschein protestierten die vielen verschiedenen Radfahrerinnen und Radfahrer am 11. Juni nicht nur für den Beschluss des Berliner Radgesetzes noch in diesem Jahr, sondern auch für eine fahrradfreundliche Bundesrepublik.



© Fotos auf beiden Seiten: ADFC Berlin / Petruschat / Ebert





Wir waren dabei: PSD HerzFahrt 2017



Dem Regen zum Trotz erradelten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der PSD HerzFahrt erneut eine große Spendensumme für das Deutsche Herzzentrum. Die gesammelten 30.000 Euro kommen der Versorgung herzkranker Kinder zugute.



Rainer Leben (50, l.) hat sich in diesem Jahr familiäre Verstärkung geholt: Sein Bruder Herbert (56, r.) ist extra für die HerzFahrt angereist.

Andreas Rother aus Moabit bekenn Farbe: Der 29-Jährige ist schon zum dritten Mal bei der PSD HerzFahrt dabei und arbeitet – natürlich – bei der BVG.



Die 14-jährige Anne (2. v. l.) aus Spandau will mitfahren, bis ihr die Puste ausgeht: »Ich finde die HerzFahrt wichtig, weil auch ich herzkrank werden könnte. Dann würde ich mir auch wünschen, dass andere dafür fahren würden, damit es mir wieder besser geht.«



Zum vierten Mal veranstalteten der ADFC Berlin, die PSD Bank Berlin-Brandenburg und der Verein »Berliner helfen« der Berliner Morgenpost das Charity-Event, bei dem die PSD Bank für jede gefahrene Runde drei Euro an das Deutsche Herzzentrum spendet. Wie in den Jahren zuvor stand erneut eine bunte Mischung aus Radlerinnen und Radlern in den Startlöchern, um in die Pedale zu treten. Auch vom Regen, der pünktlich zum Startschuss einsetzte, ließen sie sich nicht entmutigen. »Jetzt erst recht«, dachten sich viele gut gelaunt und drehten zusammen 7.606 Runden übers Tempelhofer Feld, das entspricht 30.424 km.

Spende wird dringend benötigt

Rund 7.000 Kinder werden jährlich mit einem Herzfehler geboren. In der Kinderkardiologie des Deutschen Herzzentrums

werden sie unter anderem mit Ergotherapien versorgt. Bei vielen bleibt als letzte Möglichkeit nur eine Herztransplantation. Für ein Spenderherz gibt es allerdings lange Wartezeiten. Währenddessen müssen die Kinder oft an ein so genanntes »Kunstherz« angeschlossen werden. Dadurch sind sie in ihrer Bewegung eingeschränkt und müssen stationär überwacht werden. Die speziell geschulten Ergotherapeuten sorgen dafür, dass die Kinder trotzdem im Rahmen ihrer Möglichkeiten gesund bleiben und nicht die Freude am Leben verlieren. Ihre Einsätze werden auch durch den Spendenerlös der PSD HerzFahrt ermöglicht. Neben RBB-Moderatorin Britta Elm, die unermüdlich alle Herzfahrerinnen und Herzfahrer anfeuerte, war auch Gesundheitssenatorin Dilek Kolat zu Gast, die ihre Unterstützung für das Event aussprach.



Mitja (rechts) und seine Gruppe der Spastikerhilfe Berlin haben extra für die HerzFahrt ihr Rollfiets, ein Spezialrad für Rollstuhlfahrende, wieder in Schuss gebracht: »Auch Spastiker wollen etwas zur Gesellschaft beitragen und freuen sich riesig, mit jeder Runde drei Euro zu spenden.«



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

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

Nach Stuttgarter Urteil: ADFC fordert Fahrverbote für Berlin

Ein Stuttgarter Gerichtsurteil gibt NGOs Recht: Die Gesundheit steht über dem Eigentumsrecht. Sind die Grenzwerte für Stickoxide nicht anders einzuhalten, müssen Fahrverbote für Dieselfahrzeuge verhängt werden. Auch in Berlin werden die zulässigen Grenzwerte an allen Messstellen regelmäßig überschritten – Radfahrer leiden besonders darunter. Der ADFC Berlin fordert deshalb sofortige Fahrverbote.



Am 2. August trafen sich Politik und Automobilindustrie zum »Diesel-Gipfel«.

Vor dem Verkehrsministerium protestierte der ADFC.

An der Leipziger Straße herrscht dicke Luft. Seit Jahren führt die Innenstadtmagistrale die Negativ-Charts der Schadstoffbelastungen an. Um das 1,8-fache wird hier im langjährigen Mittel der NO₂-Grenzwert gerissen. Knapp fünftausend Anwohner im direkten Umfeld der Leipziger Straße sind betroffen, dazu alle, die am Verkehr teilnehmen. Die Leipziger Straße ist dabei zwar die schlimmste, aber bei weitem nicht die einzige Straße, an der die sprichwörtliche Berliner Luft dreckiger ist als erlaubt. An praktisch allen Messstellen in der Stadt werden im langjährigen Mittel die NO₂-Grenzwerte überschritten. Achtundzwanzig Messcontainer wurden vor ein paar Jahren dort aufgestellt, wo viele Autos fahren. Steht eine Hauptverkehrsstraße nicht auf der Liste der Grenzwertüberschreitungen, bedeutet das nicht, dass die Luft hier sauber wäre. Hier liegen im Zweifel bloß keine Daten vor. Die Auto-Verkehrsstärke und der Straßenquerschnitt lassen aber Annahmen mit vergleichbaren Straßen zu. Klar ist: Die giftigen Stickoxide in den Berliner Straßen werden maßgeblich von Dieselfahrzeugen verursacht. Die Enthüllungen im Zuge des Dieselskandals lassen den Schluss zu, dass

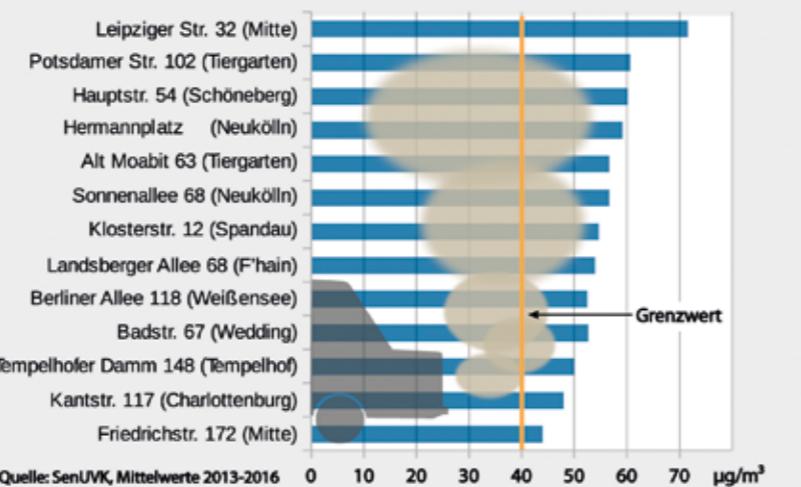
nicht etwa die Lkw, sondern vielmehr private Diesel-Pkw deutscher Marken die Hauptschuld daran haben. Das Landgericht in Stuttgart hat Ende Juli geurteilt, dass die Gesundheit der Allgemeinheit über der Freiheit eines Dieselfahrers steht. Damit ist klar, dass ganzjährige Diesel-Fahrverbote in der Stuttgarter Umweltzone unausweichlich und schon jetzt rechtlich zulässig sind. Nachrüstungen der Fahrzeuge reichen nicht aus. Das Gericht gab damit einer Klage der Deutschen Umwelthilfe (DUH) Recht. Die hatte im

Juni 2016 auch Klage gegen Berlin erhoben. Auf das Urteil will ADFC-Landesvorsitzende Eva-Maria Scheel nicht warten: „Berlins Radfahrende sind es leid, täglich unter Giften zu leiden, die sie selber nicht verursachen“, so Scheel. „Der Senat steht in der Pflicht, die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger zu schützen – dazu braucht es mehr als ein paar Tempo-30-Zonen. Wo die Grenzwerte regelmäßig überschritten werden, brauchen wir Fahrverbote für Dieselstinker. Der Senat muss jetzt handeln, wenn er nicht von der Rechtsprechung überholt werden will.“

Problemfall Stickoxide: Radfahrer leiden besonders

Radfahrende leiden überdurchschnittlich an den giftigen Stickoxiden, da sie beim Radfahren tiefer und schneller atmen, während sie direkt neben dem motorisierten Verkehr fahren. Die giftigen Gase dringen tief in die Lungenbläschen ein und führen zu Atemwegserkrankungen. Zudem steigt das Risiko, an Herz-Kreislauf-Krankheiten zu sterben. Stickoxide verursachen außerdem Schwindel und Kopfschmerzen. Forscher gehen von insgesamt 38.000 vorzeitigen Todesfällen aufgrund des Dieselskandals aus.

NO₂-Überschreitungen an Messstellen in Berlin (Auswahl)



Entwurf für Radgesetz fertig

Am 4. August hat Senatorin Günther den Referentenentwurf für das Berliner Mobilitätsgesetz der Öffentlichkeit vorgestellt. Der ADFC hat zusammen mit dem Volksentscheid Fahrrad, dem BUND, den Koalitionsfraktionen und der Senatskanzlei den Gesetzesentwurf miterarbeitet.



Nach der Vorstellung von Mobilitäts- und Radgesetz am 4. August – Vertreter der Dialog-Runden zur Erarbeitung des Radgesetzes (v.l.n.r.): Horst Wohlfarth von Alm (SenUVK), Tilmann Heuser (BUND Berlin), Imke Steinmeyer (SenUVK), Denis Petri (Volksentscheid Fahrrad), Regine Günther (Senatorin für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz), Melanie Henneberger (Referentin des Verkehrsstaatssekretärs), Frank Masurat (ADFC Berlin), Jens-Holger Kirchner (Verkehrsstaatssekretär).

Als integriertes Gesetz für alle Verkehrsarten ist es das erste dieser Art in Deutschland. Neben dem Fahrrad-Teil umfasst das Gesetz auch den ÖPNV, den Fußverkehr und die Aufenthaltsqualität auf Straßen und Plätzen sowie »intelligente Mobilität«. Ein Konfliktlösungsmechanismus soll bei Nutzungs-konkurrenz eine zielgerichtete Abwägung ermöglichen. Nach In-Kraft-Treten hat die Senatsverwaltung ein Jahr Zeit, um einen Netzplan für den Radverkehr zu definieren. Im so genannten »Vorrangnetz« soll der Radverkehr weitestgehend Vorrang vor dem Autoverkehr erhalten.

ADFC mit Entwurf zufrieden

Ein besonderes Augenmerk liegt im Gesetzentwurf auf der Verkehrssicherheit, der Vision Zero. Dementsprechend soll eine Mindestanzahl von Kreuzungen pro Jahr sicher umgestaltet und lückenlose Radverkehrsverbindungen geschaffen werden. Neben Radverkehrsanlagen auf allen Hauptstraßen wird es auch ein dichtes Radverkehrsnetz in Nebenstraßen

geben – nebst Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung und Sackgassen für Radfahrende. Mindestens 100 km Rad-schnellverbindungen sollen eingerichtet werden. Es wird zusätzliche 100.000 Fahrradstellplätze bis 2025 sowie Fahrradstationen und -parkhäuser an wichtigen Bahnhöfen und Haltepunkten des ÖPNV geben. Die Verkehrsführung für Radfahrende soll an Baustellen verbessert werden. Außerdem führt das Mobilitätsge-setz ein Verbandsklagerecht zur Verkehrs-sicherheit ein.

»Im vorgestellten Entwurf sind die wesentlichen Forderungen des ADFC abgebildet«, sagt Frank Masurat, der als ADFC-Landesvorstand an der Erarbeitung beteiligt war. »Wichtige Details wie Qualitätsstandards und Ausbaupfade werden sinnvollerweise nicht in dem Landesgesetz definiert. Deshalb werden wir mit der Senatsverwaltung in den kommenden Monaten die Vorgaben für den Radverkehrsplan erarbeiten. Dabei werden auch Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen festgelegt.«

Wie ist der Zeitplan?

Der Radteil des Mobilitätsgesetzes wurde in den vergangenen Monaten von Politik und Verwaltung zusammen mit dem ADFC, dem Volksentscheid Fahrrad und dem BUND erarbeitet. Juristen des Senats haben den Entwurf drei Monate lang geprüft und mit marginalen Ände-rungen „für gut befunden“. Der jetzt öffentliche Referentenentwurf wird in eine Verbändeanhörung gehen, bei der auch der ADFC Berlin nochmal beteiligt wird. Weiterhin durchläuft der Gesetzentwurf die relevanten Senatsverwaltungen und den Rat der Bürgermeister, bevor er vom Abgeordnetenhaus beraten wird. Zu diesem Zeitpunkt haben weder der ADFC noch der Senat Einfluss auf das Verfahren. Eine Verabschiedung im Jahr 2017 ist noch möglich, aber nicht sicher. Die Teile »Fußverkehr« und »Intelligente Mobili-tät« werden in einem zweiten Schritt vo-raussichtlich Ende 2018 hinzugefügt.

Der Gesetzentwurf ist online nachzulesen unter: www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik/download/Entwurf_Mobilitaetsgesetz_August_2017.pdf

»Die Politik ist am Zug«

LKW sind die Hauptverursacher von tödlichen Radunfällen. Wie können diese Unfälle verhindert werden? NIKOLAS LINCK hat bei dem Unfallforscher Siegfried Brockmann nachgefragt.



Siegfried Brockmann leitet seit 11 Jahren die Unfallforschung der Versicherer (UDV)

Siegfried Brockmann hat sein Untersuchungsgebiet direkt vor der Tür. Zu seinem Büro radelt man auf dem schmalen Schutzstreifen der Leipziger Straße – falls der gerade frei von Autos ist. Während ich mein Fahrrad an der Kreuzung unter dem verglasten Bürokomplex anschließe, quietschen dort gleich zwei Mal die Reifen. In Siegfried Brockmanns Büro einige Stockwerke darüber hört man davon nichts, der Forscher empfängt gut gelaunt bei einer Tasse Kaffee.

Seit ihrer Entstehung vor 11 Jahren leitet Brockmann die Unfallforschung der Versicherer (UDV), dem größten Auftraggeber für Verkehrssicherheitsforschung in Deutschland. Finanziert wird das 20-köpfige Team vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft, einer Dachorganisation privater Versicherungsunternehmen. Doch seine Forschung sei unabhängig von der Versicherungsbranche sowie von Wirtschaft und Politik, betont Brockmann. Die UDV – eine Instanz. Kaum einer beschäftigt sich so eingehend mit Ursachen, Folgen und Verhinderung von Verkehrsunfällen wie Brockmann. Seine Standpunkte sind mitunter streitbar – er diskutiert sie gern.

Herr Brockmann, letztes Jahr kamen sechs Radfahrende in Berlin bei Unfällen mit rechtsabbiegenden Lkw ums Leben, dieses Jahr sind es schon zwei. Hätte die Politik diese Toten verhindern können?

Die Häufung dieser Unfälle in Berlin ist in der Tat sehr ungewöhnlich. Sie ist vor allem darauf zurückzuführen, dass wir hier viel innerstädtischen Lkw-Verkehr und viel Radverkehr haben. Die Politik hat nur begrenzten Spielraum. Um Konflikte zwischen Rad und Kfz gänzlich zu vermeiden, müssten wir beide Verkehrsarten vollständig trennen. Nicht nur die Verkehrsflächen, sondern auch die Ampelschaltungen, sodass Rad und Kfz nicht mehr zugleich fahren. Kaum jemand will das, denn der Verkehrsfluss käme mächtig ins Stocken.

Aber viele Kreuzungen können doch sicherer gestaltet werden.

Das gilt vor allem für Abbiegeunfälle mit Pkw, denn dort kann ich Sichthindernisse beseitigen und so die Sicherheit erhöhen. Dieses Argument gilt aber kaum für Lkw, die ohnehin keine Rundumsicht haben.

In ihren Spiegel sollten sie aber alle Bereiche sehen können.

Der tote Winkel existiert nur dann nicht, wenn sich keiner bewegt. In die Unfälle sind aber meist nicht die an der Ampel stehenden Radfahrer verwickelt, sondern solche, die erst während des Abbiegevorgangs an die Kreuzung kommen. Da kann der Lkw-Fahrer nicht in alle Spiegel gleichzeitig schauen und dabei noch auf die Fußgänger vor ihm achten. Deshalb kann ich nur an die Radfahrer appellieren, im Zweifel zu warten.

Ist das nicht ein strukturelles Problem, wenn Radfahrer regelmäßig auf ihre Vorfahrt verzichten müssen, um sicher zu sein?

Hier geht es doch um Situationen, in denen die Gefahr mit Händen zu greifen ist. Und da mache ich im Auto doch das gleiche. Wenn ich mir nicht sicher bin, ob andere mich gesehen haben, warte ich lieber. Paragraf 1 der StVO: Vorsicht und Rücksicht. Das scheint für manche Radfahrer aber eine Zumutung zu sein.

Ein Problem ist, dass LKW zu schnell abbiegen, ohne stehen zu bleiben, um die Spiegel ausreichend zu prüfen. Das könnte eine entsprechende Infrastruktur erzwingen.

Wenn der Lkw anhält, wird es nicht einfacher für die Radfahrer, denn sie wissen nicht: Wartet er, oder fährt er gleich wieder an? An einigen Kreuzungen kann ich zwar eine andere Kurve bauen, damit der Lkw langsamer abbiegt. Da stellt sich aber bei mir die Frage nach dem Kosten-Nutzen-Verhältnis. Ich bleibe dabei: Wirklich sicher wird eine Kreuzung erst durch getrennte Ampelsignale.

Wird es sicherer, wenn Auto und Rad baulich voneinander getrennt fahren?

Inzwischen wissen wir, dass der Radstreifen eine Menge Nachteile hat. Er verliert seinen Sinn, weil er allerorts zugeparkt wird. Ich bin der Meinung, dass der Hochbordradweg zu Unrecht verfeuelt wurde. Natürlich muss er ausreichend breit sein und vor der Kreuzung an die Fahrbahn geführt werden, um die Sichtbeziehung herzustellen.

Geschützte Radstreifen haben beides: Barrieren gegen die Falschparker und allzeit gute Sichtbeziehungen.

Die Barrieren müssen aber groß genug sein, um die Autos vom

Parken abzuhalten. Als Radfahrer haben Sie dann das Problem, dass Sie die Streifen nicht verlassen können, wenn vor Ihnen etwas geschieht. Im schlimmsten Fall stürzen Sie über den Blumenkübel, der den Streifen abtrennt und verletzen sich. Ich glaube nicht, dass sich das durchsetzt.

Große Hoffnung liegt auf elektronischen Abbiegeassistenten in Lkw, die Radfahrer erkennen und Unfälle verhindern können. Während die Fahrzeugtechnik mit der Zeit die Sicherheit für Insassen und Fußgänger immer weiter verbessert hat, warten wir darauf noch vergeblich. Woran liegt's?

Da werfe ich den Verantwortlichen durchaus vor, dass sie nicht schneller waren. Inzwischen gibt es ein Nachrüstsysteem, das sehr erfolgsversprechend ist. Mit Hilfe zweier Kameras wird auf einem Bildschirm im Führerhaus der gesamte Lkw-Zug aus der Vogelperspektive abgebildet. Das halte ich für die beste Lösung, auch weil jedes Fahrzeug damit ausgerüstet werden kann. Ansonsten baut ein deutscher Lkw-Hersteller inzwischen einen Radarsensor, der eine Warnung an den Fahrer gibt. Das gibt es aber nur für Standard-Aufbauten. Bei Lkw haben wir aber das Problem beinahe unendlich vieler Sonderaufbauten. Bei Müllwagen oder Baufahrzeugen funktioniert die Sensorik zum Beispiel nicht.

Wenn es diese Lösungen schon gibt, warum sind sie nicht auf der Straße?

Weil sie Geld kosten. Das sind bislang Zusatzoptionen, die den Lkw teurer machen. Deshalb brauchen wir eine gesetzliche Verpflichtung und da ist die Politik am Zug. Ich erinnere mich an einen Workshop zu dem Thema im Verkehrsministerium vor drei Jahren. Schon damals wurde keine Frist gesetzt, wann solche Systeme zur Pflicht werden. Inzwischen sind wir technisch soweit, aber die Politik bleibt trotzdem untätig.

Die Busse der BVG haben eine Kamera, die ein Bild von der rechten Seite des Fahrzeugs liefert. Warum hat das kein anderer, mit Bussen gibt es immerhin kaum Abbiegeunfälle?

Solche Kameras können von Vorteil sein, sind aber bei weitem nicht so gut wie die Vogelperspektive. Der Busfahrer hat übrigens auch den Vorteil, dass er auf normaler Höhe sitzt und der Bus rundum verglast ist. Der Lkw-Fahrer sitzt eine Etage höher.

Im März wurde ein 80-jähriger Radfahrer beim Überqueren des Mehringdamms in Kreuzberg von einem rechts abbiegenden Sattelzug getötet. Der ADFC Berlin veranstaltete gemeinsam mit dem Volksentscheid Fahrrad am Unfallort eine Mahnwache und stellte ein Geisterrad als Erinnerung an den Toten auf.



Nach Radunfällen mit Lkw wird immer wieder festgestellt, dass die Sicht auf Spiegel mit Dekorationen verdeckt war, oder die Spiegel nicht richtig eingestellt. Werden die Fuhrunternehmen eigentlich ausreichend in Verantwortung genommen?

Studien zeigen tatsächlich, dass die Spiegel meistens nicht korrekt eingestellt sind. Das kostet den Lkw-Fahrer viel Zeit, weil er es manuell machen muss. Elektrische Einstellung würde das Problem sicher verringern, aber auch das erhöht wieder die Kosten. Natürlich müssten die Spiegel öfter von der Polizei kontrolliert werden, aber die hat dafür doch zu wenige Ressourcen. In einer Stadt wie Berlin können Sie es vergessen, eine ausreichend hohe Kontrolldichte herzustellen. Die Polizei konzentriert sich schon lange auf Schwerpunktaktionen, für alles andere hat sie kein Personal. Doch auch wenn Lkw-Fahrer keine Angst vor Kontrollen haben müssen: Im Falle eines Unfalls klärt der Gutachter sehr wohl, ob die Spiegel richtig eingestellt waren. Und das trägt zum Strafmaß bei.

Wenn Sie in Berlin jedes Jahr 10 Mio. Euro ausgeben dürften, was wäre wirkungsvoller: Kostenlose Fahrradhelme für alle, Verbesserung der Fahrrad-Infrastruktur oder eine größere Fahrradstaffel der Polizei?

Punkt eins: Wenn jemand keinen Helm tragen will, tut er es auch nicht, wenn ich ihm einen schenke. Wenn er überzeugt ist, dass es für seine eigene Gesundheit sinnvoll ist – aus meiner Sicht sind die Forschungsergebnisse dazu klar – dann wird er die 80 Euro für den Helm auch selbst investieren. Punkt zwei: Mit 10 Millionen können Sie die Fahrradinfrastruktur nur marginal ver-

bessern. Da muss man wesentlich mehr Geld in die Hand nehmen. Bleibt die Fahrradstaffel: Deren positive Wirkung ist belegt, und das Einsatzgebiet können Sie bei 20 Beamten nicht vergrößern. Wenn die Fahrradstaffel in anderen Gebieten als Mitte wirken soll, brauchen Sie mehr Personal. Da könnte ich sogar gegenrechnen, wieviel Bußgelder dadurch in den gesamtstädtischen Etat eingespielt würden. Diese Summe plus 10 Millionen Euro – da käme ich schon sehr weit.

Freuen Sie sich darüber, dass Berlin seine ersten Radschnellwege bekommen soll?

Eigentlich schon, aber ich halte es für problematisch, dass dadurch Radverkehr in innerstädtische Gegenden geleitet wird, wo es am Ende des Weges gar keine ausreichende Radinfrastruktur gibt. Man müsste alles aus einem Guss planen, sonst wird es gefährlich.

Das Problem ist ja, dass es oft erst ausreichend viel Radverkehr geben muss, damit der Ausbau legitim ist. Beispiel Fahrradstraßen: Erst, wenn eine Zählung ergibt, dass mehr Radfahrer als Autos in der Straße unterwegs sind, darf sie umgewidmet werden.

Fahrradstraßen sind für mich ohnehin ein politisches Feigenblatt. Da wird ein Schild aufgestellt und sonst bleibt alles beim Alten. Man hat ja kaum eine Möglichkeit, den verbotenen Autoverkehr dort zu ahnden, solange »Anlieger frei« gilt. »Anwohner frei« wäre viel wirkungsvoller, das könnte man per Ausweis kontrollieren.



Mehr als 1.000 Menschen folgten im Mai dem Aufruf des ADFC Berlin zum Ride of Silence. Die weltweit durchgeführte Demonstration erinnert an getötete Radfahrer und fordert mehr Verkehrssicherheit.



Foto: unbekannter Unfallzeugin

Glück gehabt

Radzeit-Leser C. CONSTANTIN BARTNING überlebte einen Unfall mit einem abbiegenden Lkw. Hier erzählt er, wie es dazu kam.

>> Nein das ist kein gestelltes Foto und auch kein spontaner Sitzstreik auf einem Radweg. Zum Foto gehört ein Aktenzeichen der Polizei vom 11. April um 13:50 Uhr. Während ich sitze, bewege ich die Zehen des rechten Fußes. Sie bewegen sich wirklich. Der Schuh klemmt noch im Rad. Der Sattel ist beim Freikommen abgerissen. Es ist ein glücklicher Moment, den eine zu Hilfe eilende Frau fotografiert, bevor Feuerwehr und Polizei eintreffen.

Etwa zwei Minuten vorher wollte ich bei grüner Ampel die Martin-Luther-Straße überqueren, um weiter auf der Fritz-Ellas-Straße in westlicher Richtung zu fahren, da merkte ich, wie mein Rad von hinten geschoben wurde. Das Motorengeräusch eines schweren Lkw, der zum Abbiegen herunterschaltete, machte mir bewusst, was gerade passierte. Ich wusste, dass Radfahrer den Kontakt mit rechts abbiegenden Lkw selten überleben. Einen Moment dachte ich »das war es wohl«, dann »ich darf nicht stürzen!« Ich musste dazu den Kurs des Lkw nehmen. Es gelang mir, mich von ihm um die Ecke schieben zu lassen. Nach meiner Erinnerung war es dabei völlig still. Hinter der Ecke war klar: Der Lkw würde jetzt beschleunigen. Ich musste zum rechten Straßenrand kommen. Beim Lenken nach rechts verlor ich das Gleichgewicht. Ich versuchte nach rechts abzuspringen, blieb aber wohl mit der Jacke am Sattel hängen und stürzte. Etwas sehr Schweres drückt auf mein rechtes Bein. War es das Lkw-Vorderrad? Irgendwie kam ich weg. Gedrückt hatte mein Fahrrad, über dessen Hinterrad der Lkw fuhr.

Ich lag im Dunklen auf der Straße, mein gelbes Regencape hing am Helm über meinen Kopf. Als ich wieder sehen konnte, kamen die ersten Menschen. Der erschrockene Fahrer, ein hagerer, älterer Mann, war da und freute sich mit mir, dass ich relativ unverletzt war. »Ich habe Sie nicht gesehen«, sagte er. Was ihn abgelenkt hatte, sagte er nicht.

In der Notaufnahme bestätigte sich: Ich hatte keine Knochenbrüche, »nur« schwere Blutergüsse am Bein. Diese erforderten zwei Wochen später eine Knie-OP. Die Schwere dieser Verletzung habe ich anfangs unterschätzt. Erst Ende Mai konnte ich wieder mit dem Radfahren beginnen.

Der Lkw-Halter, ein mittelständisches Unternehmen, meldete sich wochenlang nicht bei seiner Versicherung. Die Versicherung erkannte Ende Juni schließlich die Haftung »der Sache nach an«. Durch Taxifahrten, Zuzahlungen, Medikamente, Verbandsmaterial, Trombonespritzen und E-Bike-Miete kamen fast 1.000 € zusammen. Bis Ende Juli ist kein Euro von der Versicherung an mich geflossen. Der Schadenersatz für das zerstörte Rad und das Schmerzensgeld sind noch offen.

Später habe ich mich gefragt: Hätte ich besser reagieren können? Rettend war die Vorstellung, wohin das Fahrzeug fahren würde. Aber wäre ich nach der Ecke durch kräftige Pedaltritte vielleicht frei gekommen? Kann ich mir für solche kritische Situationen Verhaltensweisen einprägen? Mit einem Zéfal Rückspiegel habe ich jetzt den Verkehr hinter mir im Blick. Ich trainiere, noch aufmerksamer zu fahren.

VELOFAHRT – ein Austausch mit Farbe

Diskutieren, Schrauben und Schweißen – zehn französische Kollegen waren eine Woche beim ADFC Berlin zu Besuch. Es wurde zum Thema Fahrrad aus internationaler Perspektive diskutiert und nebenbei ging es ziemlich kreativ zu. Die Ergebnisse sind ein bisschen verrückt, konnten sich aber durchaus auf dem Umweltfestival und der ADFC Sternfahrt sehen lassen. Von ANNE WEISE.

Zehn französische Kollegen – Projektbeauftragte, Fahrradaktivisten und Zweiradmechaniker – der NGO »Maison du Vélo Toulouse« kamen vom 5.–12. Juni 2017 nach Berlin, um sich aus vielerlei Perspektive mit dem Thema Fahrrad zu beschäftigen. Wie gut ist die Radinfrastruktur in Berlin ausgebaut? Wie sicher ist das Radfahren in Berlin? Wie funktioniert die ADFC Sternfahrt und wie wird sie organisiert? Fragen, die die französischen Kollegen aus der Maison du Vélo Toulouse dem ADFC Berlin stellten, um über verkehrspolitische Fragen international ins Gespräch zu kommen und zu verstehen wie Radfahren in Großstädten wie Berlin attraktiv werden kann. Im Zentrum des Austausches stand die Frage: Wie bekommen wir mehr Menschen auf's Fahrrad?

Überrascht waren die Franzosen, wie sehr das Fahrrad in Berlin als alltägliches Fortbewegungsmittel etabliert scheint. In Toulouse dagegen werde Fahrradfahren noch immer stark mit der Tour de France verbunden wird und das Fahrrad von vielen eher Sport als Mobilität bedeutet. Die Gründe dafür schienen vielfältig zu sein, doch eins steht fest: Angst und Stress sowie fehlende oder schlechte Fahrradinfrastruktur sorgen in Toulouse wie Berlin dafür, dass sich viele nicht auf's Fahrrad trauen. Zu diesem Thema entstand ein Stop-Motion-Film mit den Mädchen der

Das Postkarten-Fahrrad als Entwurf und in Aktion

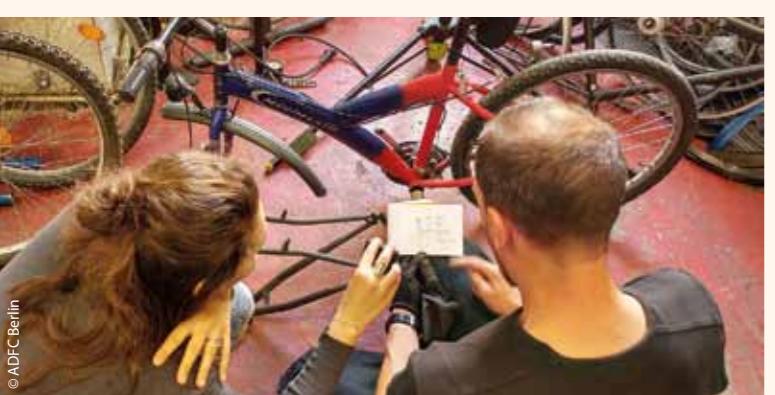


Mädchenfahrradwerkstatt von KidBike e.V., der sicheres Radfahren in Berlin aufzeigen soll. Die Message: Ride safe!

In Frankreich gibt es wachsendes Netzwerk von selbst verwalteten Fahrradwerkstätten. Dort werden Fahrräder repariert, aber es gibt auch eine kreative und bunte Fahrradkultur, die in den Werkstätten und auf Fahrraddemos zelebriert wird. Ein guter Anlass für die Mechaniker der Maison du Vélo, für die ADFC Sternfahrt zwei verrückte Räder zu entwerfen und sie gemeinsam mit dem ADFC zu bauen. So entstand in der ADFC-Selbsthilfeworkstatt nicht nur ein Seifenblasenfahrrad, sondern auch eines, das psychedelisch anmutende Postkarten druckt.

Ein Hit auf dem Umweltfestival nach der Sternfahrt: Viele kleine und große Gäste traten in die Pedale und konnten als Andenken eine selbstbedruckte Postkarte mitnehmen.

Es ist noch nicht vorbei: Der **zweite Teil** des Austausches wird vom **22. bis 29. Oktober in Berlin** stattfinden und es gibt wieder **10 freie Plätze**. Die Gruppe ist offen für gemischtes Alter, ein Fachhintergrund ist nicht erforderlich. Mehr Infos zum Austausch per E-Mail: anne.weise@adfc-berlin.de.



Termine

27. August Kiezturen für Entdecker und Neuberliner
Infos unter: bit.ly/Kiezturen2017

7. September ADFC RadForum: Geführte Radtouren –
alles was Sie immer fragen wollten.
Mit ADFC-Vorstand Andreas Lindner in der Landesgeschäftsstelle, Brunnenstr. 28

16. September ADFC Kreisfahrt: Radgesetz statt Rumdiesel!

Start: 14 Uhr, Brandenburger Tor

5. Oktober ADFC RadForum: Chauvinismus

im Straßenverkehr

Mit ADFC-Vorstand Frank Maserat in der Landesgeschäftsstelle, Brunnenstr. 28



© Michael Stoss

Zeit zu teilen: Die Straße gehört allen!

Demo des ADFC Lichtenberg: Gehrenseebrücke für alle!

Die ADFC-Stadtteilgruppe Lichtenberg demonstrierte am 10. Mai mit zahlreichen Unterstützerinnen und Unterstützern für eine Umgestaltung der Gehrenseebrücke in Hohenköhhausen. Die Brücke ist eine wichtige Verkehrsverbindung über die S-Bahn-Gleise – leider nur für den motorisierten Verkehr, denn Radfahrende wurden bei der damaligen Planung offenbar vergessen. Sie müssen sich die Fahrbahn mit täglich über 20.000 Kfz teilen, die 50 km/h oder mehr fahren. Das hält



Samstag, 16. September 2017

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.lorenzen@adfc-berlin.de

Friedrichshain-Kreuzberg

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

Lichtenberg

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

Pankow

2. Mi im Monat, 19 Uhr, Stadtteilzentrum Pankow, Raum 3.03, Schönholzer Str. 10, Nähe Rathaus, 13187 Berlin. **Susanne Jäger**, susanne.jaeger@adfc-berlin.de

Reinickendorf

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

Schöneberg

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

Spandau

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

Steglitz-Zehlendorf

1. Do im Monat, 19 Uhr, »Gutshaus 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«, Hasselwerder Str. 38-40, 12439 Berlin, Nähe S-Bhf. Schöneiche, **Matthias Gibtner**, matthias.gibtner@adfc-berlin.de

Wuhletal Marzahn-Hellersdorf

4. Di im Monat, 19 Uhr, Stadtteilzentrum Hellersdorf-Süd »Kompass«, Kummerower Ring 42, 12619 Berlin. **stellv. Sprecher: Rüdiger Schubert**



Pierre Fabre und Anja auf einem »traumhaften« Radweg – Reseau Express Velo (Express-Radnetz) heißt abgekürzt REVe, »Traum«.

Große Pläne für die abgasgeplagte Schöne

Wer sich in Paris aufs Velo schwingt, hat es oft mit schlechten oder fehlenden Radspuren und der Ignoranz anderer Verkehrsteilnehmer zu tun. Der »Plan Velo« soll das bis 2020 ändern und die Metropole zur »Fahrradhauptstadt« machen. Text und Fotos von CHRISTOPH WEYMANN.

Wer in Paris mit dem Velo unterwegs ist, muss immer damit rechnen, übersehen zu werden. »Wenn ich hier erzähle, dass ich Fahrrad fahre, finden die Leute das sehr beeindruckend«, berichtet die Masterstudentin Anja, die vor zwei Jahren von der Spree an die Seine gezogen ist. »In Berlin habe ich mich gar nicht so als Radfahrerin gefühlt – in Paris muss man sich teilweise ziemlich durchkämpfen«, sagt die Studentin, die oft von abbiegenden Autos geschnitten wird. Wenn Freundinnen aus Berlin zu Besuch kommen, haben sie häufig Angst, hier Fahrrad zu fahren. Pariser Radler haben immer noch einen Pionierstatus, obwohl die massive Förderung des Radverkehrs zu den Prioritäten der Stadt gehört. Der »Plan Velo« sieht vor, zwischen 2015 und 2020 insgesamt 150 Millionen Euro zu investieren – etwa für eine Erweiterung des Velo-Netzes von 700 km auf 1.400 km mit zusätzlichen Radwegen, Radspuren und einigen Radschnellverbindungen (»REVe«). Dazu sollen zahlreiche Abstellmöglichkeiten und flächendeckend Tempo-30-Zonen entstehen. Außerdem gibt es beim Kauf eines E-Bikes oder Lastenrads ein Drittel des Preises – bis zu 400 Euro – als Zuschuss von der Stadt. Der Radpendleranteil hat sich in den

letzten zehn Jahren verdoppelt auf 5% (neben 15% Fußgängern, 16% Autopendlern und 4% motorisierten Zweirädern). Jetzt will man schon bis 2020 auf 15% Velo-Pendler kommen, Paris soll zu einer weltweiten »Hauptstadt« des Fahrrads werden.

Lehrräder: günstig und zahlreich

Die Idee hinter diesem Slogan sei, allen Menschen in Paris das Radfahren zu ermöglichen, sagt Alexis Frémeaux, Präsident von »Mieux se déplacer en Bicyclette« (MDB), der ältesten Radler-Interessenvertretung Frankreichs und wichtigsten Stimme der Velofahrer im Großraum Paris. Dass eine Veränderung der autozentrierten Infrastruktur eine Erhöhung des Radverkehrs bewirken kann, glaubt auch Frémeaux und verweist auf den Erfolg der vor zehn Jahren eingerichteten »velib'«-Stationen, an denen man sich per Kreditkarte spontan Fahrräder leihen und zurückgeben kann. Für die erste halbe Stunde wird dabei nur eine Grundgebühr von 1,70 Euro fällig, wer länger mit dem gleichen Rad unterwegs ist, zahlt einen gestaffelten Stundentarif. Die 300.000 Abonnenten sparen sich die umständliche Anmeldung für ein Tageticket und können innerhalb von Sekunden direkt

am Radständer eines der 18.000 Velos freischalten. Auch bei den Leihräden läuft aber nicht alles rund – der Betreiber kämpft mit Diebstahl und Vandalismus. Die neuen, von einem anderen Unternehmen betriebenen, »Smoove«-Modelle, die im Januar eingeführt werden, sollen deshalb auch einen besseren Diebstahlschutz haben. Ein Drittel davon werden zudem E-Bikes sein.



An einer Velib'-Station sollte man sich in Ruhe ein Rad aussuchen. Ein verdrehter Sattel heißt: Hände weg!

Der Radweg ist oft eine Busspur

Freud und Leid des velib'-Fahrens lerne ich auf einer einspurigen Straße im alten »Marais«-Viertel kennen. Natürlich macht es Spaß, diese schöne Stadt schwungvoll auf zwei Rädern zu erobern, während sich die Passanten auf dem engen Trottoir zwischen Mauern und Fahrbahn mühsam weiterschieben. Richtig entspannt bin ich aber nicht, weil die Fahrbahn auch für Taxis und Busse gedacht ist, denen ich lieber ausweiche. Auch auf breiten Straßen ist in Paris oft die Bus- und Taxispur für Radler vorgesehen. Bevor es eigene Radwege gab, war das ein hart erkämpfter Fortschritt, erzählt der Mittfünfziger Pierre Fabre, der hier

schon seit 40 Jahren mit dem Rad unterwegs ist und sich wie Anja bei der kritischen Radinitiative »Velorution« engagiert. An manchen Stellen wie am Boulevard Barbès, wo der Radweg oft als Fußweg und Parkplatz genutzt wird, kämpfen Radler heute auch wieder darum, die Busspur nutzen zu dürfen. Meist sind freigegebene Busspuren, die offiziell als Radwege gelten, aber nicht die beste Variante. Busse überholen im dichten Stadtverkehr oft ohne Sicherheitsabstand, berichtet Pierre Fabre. Außerdem kann die Spur für Radler zum Nadelöhr werden, wie vor dem Kreisverkehr am Pont d'Austerlitz, am östlichen Ende des Quartier Latin. Wer hier mit dem Rad die Seine überqueren will, wartet hinter den Bussen bis zu zehn Minuten für eine Strecke von ein, zweihundert Metern, dank einer Haltestelle und der kurzen Ampelschaltung. Wer auf den Gehweg ausweicht, auf dem es, wie so oft in dieser Stadt, trotz immenser Breite keine Radspur gibt, stört die Fußgänger und riskiert einen teuren Strafzettel; wer den Bus überholt, riskiert sein Leben.



Die Radbahn lässt grüßen: Auf der Bir-Hakeim-Brücke fährt man unter einem Viadukt



Am Pont d'Austerlitz muss der Bus auf die Gegenfahrbahn, um Radler zu überholen, mit denen er sich den Platz teilen soll.



Die Busspur als Radweg – nicht gerade einladend.



Die Berliner Studentin Anja lebt seit zwei Jahren in Paris. Dort fühlte sie sich wie eine Rad-Pionierin.

Kuriose Lösungen

Auch dort, wo es separate Radwege gibt, drängt sich nicht immer der Eindruck auf, dass die Planer selbst schon viel Zeit auf einem Velo verbracht haben. So gibt es mitten auf der schönen Bir-Hakeim-Brücke nahe des Eiffelturms einen netten, zweispurigen Radweg. Nur bleibt man, am rechten Ufer angekommen, erstmal ratlos stehen. Die Radsymbole auf dem Pflaster weisen für beide Richtungen geradeaus auf eine Treppe. Irgendwann erkennt man dann, dass es am Rand der steilen Stufen eine Schiene gibt – und dass Radfahrer in der Vorstellung der Pariser Planer wohl besonders durchtrainierte Sportler sind. An anderen Stellen enden Radwege gerade dort, wo es schwierig wird, wie beim Kreisverkehr an der Bastille. »Sie kümmern sich vor allem darum, die Anzahl der Radweg-Kilometer zu erhöhen und schieben die Verbesserung der schwierigen Stellen vor sich her«, klagt Radaktivist Pierre Fabre. Manchmal sollten Radler auch am Ende eines Boulevards plötzlich über zwei Spuren nach links wechseln, ergänzt Anja. Zwar gibt es inzwischen auch in Frankreich Radaufstellstreifen, »SAS« genannt, zwischen der Ampel und der Haltelinie für Autos. Die werden in Paris aber allzu oft von Roller- und Motorradfahrern genutzt, die auch gerne mal auf den Radweg ausweichen, wenn die anderen Spuren blockiert sind. Wenn Radler beim Warten an einer Kreuzung nicht nach vorne kommen, nützt ihnen auch die Rechtsabbiegeerlaubnis bei Rot nichts – eine der wenigen Velo-Einrichtungen, bei denen Frankreich die Nase vorn hat. Etwa 90 Prozent der Roller- und Motorradfahrer stellten sich auf die SAS-Flächen, schätzt Pierre Fabre. Von der Polizei wird das meist genauso ignoriert wie illegal auf Gehwegen und Fahrradstellplätzen geparkte Scooter – wenigstens warten die Biker vor der Ampel jetzt nicht mehr auf dem Zebrastreifen.



Kurz vor dem Kreisverkehr an der Bastille heißt es: Ende des Radwegs, weiterhin viel Glück!



Zum Glück gibt es Radwege als zusätzliche Fußgänger- und Parkfläche

Mentalitätswandel gefragt

Das werde sich ändern, wenn ab Januar mehrere hundert Kontrolleure von der Polizei zur Stadtverwaltung wechseln, sagte Christophe Najdovski, grüner Verkehrsreferent der Bürgermeisterin und selbst engagierter Radfahrer, kürzlich in einem Interview mit »Le Monde«. Auch politisch gilt die motorfreundliche Polizeipräfektur, die hier bei vielen Projekten ein Mitspracherecht hat, als Bremser. Alles gehe sehr langsam, klagt Pierre Fabre. Damit Paris eine Fahrradstadt wird, braucht es auch einen Mentalitätswandel – nicht nur bei den Verkehrsteilnehmern. Denn immer wieder, erzählt Anja, komme es vor, »dass die Stadtreinigung die Scherben von Samstagnacht erstmal auf den Radweg kehrt.« Die Stadt müsse ihre Anstrengungen beschleunigen, um den »Plan Velo«-Termin einzuhalten, sagt Alexis Frémeaux, der in den kommenden Monaten einen großen Schritt vorwärts erwartet. An vielen Stellen kann man Paris zum Glück aber auch heute schon unbeschwert mit dem Rad genießen und Anja beobachtet »immer mehr Leute, die jeden Tag zur Arbeit, zur Uni, oder wohin auch immer mit dem Rad unterwegs sind«.

- ▶ www.paris.fr/velo Informationen der Stadt Paris mit Links zu engagierten Radvereinen
- ▶ mdb-idf.org/ Mieux se déplacer en Bicyclette (MDB)
- ▶ velorution.fr/paris/ Velorution Paris / Île de France

Radfahrende geben Berlin schlechte Noten



schlecht bewertet. Am unzufriedensten waren die Befragten mit der Freihaltung von Radstreifen, auf denen Autos häufig rechtswidrig halten oder parken.

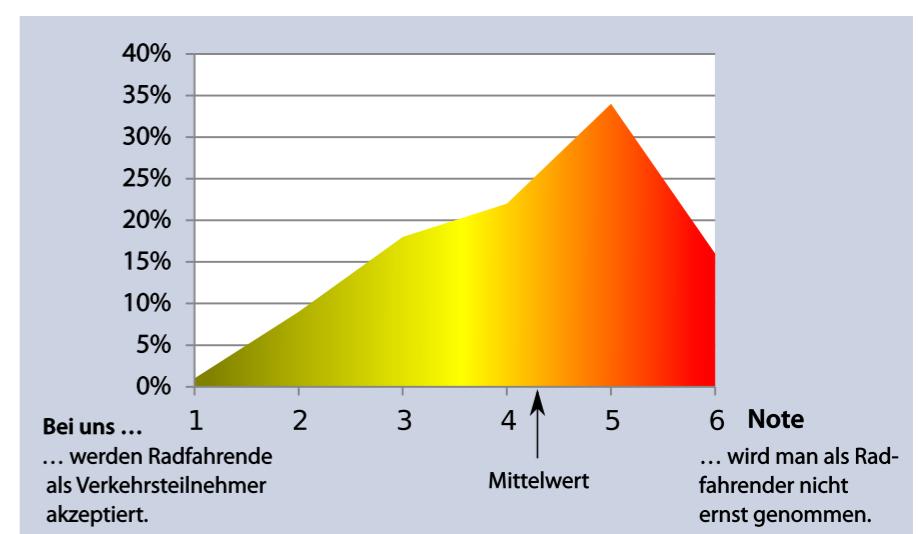
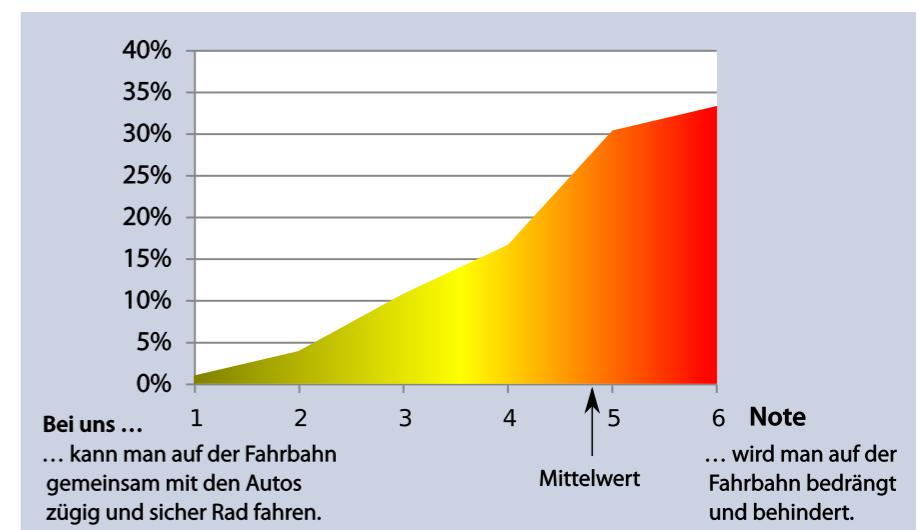
Die Mehrheit wünscht sich eine Trennung vom Autoverkehr.

Im ADFC-Fahrradklima-Test hat sich Berlin drastisch verschlechtert. Die Ergebnisse der Umfrage, die im Mai veröffentlicht wurden, sind alarmierend: In fast allen Punkten sind Radfahrende in der Hauptstadt unzufriedener als in den Jahren 2012 und 2014. Während Berlin im Städte-Ranking 2014 auf Platz 30 von 39 stand, rutschte es nun noch weiter ins Abseits, auf Platz 36 von 39 Städten. Die wichtigsten Ergebnisse im Überblick.

Über den ADFC-Fahrradklima-Test

Der ADFC-Fahrradklima-Test ist der Zufriedenheits-Index von Radfahrenden in Deutschland. Deutschlandweit nahmen mehr als 120.000 Menschen teil, davon

knapp 3.000 in Berlin. Per Fragebogen haben sie beurteilt, ob das Radfahren Spaß oder Stress bedeutet, ob die Radwege im Winter geräumt werden und ob sie sich auf dem Rad sicher fühlen. Der ADFC-Fahrradklima-Test ist die größte Befragung zum Radfahrklima weltweit und fand vom 1. September bis 30. November 2016 zum siebten Mal statt. Ausgezeichnet werden die fahrradfreundlichsten Städte nach vier Einwohner-Größenklassen sowie die Städte, die seit der letzten Befragung am stärksten aufgeholt haben. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) fördert den ADFC-Fahrradklima-Test im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans.





S war einmal: Die Buckower Triebwagen stammen von alten Berliner Zügen ab.

Wie auf Schienen

Die Oderbruchbahn ist längst Geschichte. Aber ein komfortabler Radweg folgt ihren Spuren.

TEXT UND FOTOS VON STEFAN JACOBS.

Wo fängt man an, wo hört man auf? Schwierige Frage beim Oderbruchbahn-Radweg, der auf der Karte keine Runde beschreibt, sondern einen großen Bogen mit zwei Zipfeln. Mit knapp 150 Kilometern gerade richtig für ein Wochenende, wahlweise mit Verlängerung. Starten wir also in Fürstenwalde, wo der Regionalexpress im Halbstundentakt hält und der Nachbarort Steinhöfel als Etappenziel schon nach knapp zehn Kilometern lockt: Theodor Fontane befand den Landschaftspark ums spätbarocke Schloss für den gelungensten weit und breit. Seitdem ist der Park zum artenreichen Wald geworden, mit Fließen und Wiesen.

Da es für die Mittagspause noch zu früh ist, folgen wir dem Weg, der sich am Ortsausgang gleich wieder von der lauten Landstraße verabschiedet und als schmales Asphaltband durch den Wald verläuft. Der lichtet sich bald und macht Platz für Felder und weite Blicke, während er die unspektakulären Nachbardörfer streift. Wo genau die Trasse verlief, ist nur vereinzelt zu erkennen. Aber es gibt Indizien: Blechlaternen, ein Schrankenwärterhäuschen, zugewachsene Bahnsteige und manchmal ein intaktes Stationsgebäude, als Wohnhaus ausgebaut.

Die Oderbruchbahn war keine schicke, sondern eine praktische: Irgendwie musste das Obst und Gemüse aus dem fruchtbaren Umland in die Hauptstadt kommen. Da auch die Einheimischen unter den bescheidenen Verkehrswegen litten, planten die Kreisverwaltungen seit Ende des 19. Jahrhunderts, eine Kleinbahn zu bauen. Für die galten auch verkleinerte Vorschriften, was die Sache erleichterte. Ab 1912 waren die meisten Trassen endlich in Betrieb – zumal die Landwirtschaft auch Industrie gebracht hatte wie die zeitweise bis zu 18 Zuckerfabriken.

Südlich von Seelow zieht sich der asphaltierte Bahndamm am Rand einer eiszeitlichen Rinne entlang. Mehrere Seen liegen in der Senke, und oberhalb am Weg ein Rastplatz, der korrekterweise »Schöne Aussicht« heißt. Zwischen Hecken und Obstbäumen geht es zur Komturei Lietzen, einem alten Rittergut samt renovierter Feldsteinkirche und Streuobstwiese. Ganz so idyllisch bleibt es nicht, weil der Weg um Seelow neben oder auf Landstraßen verläuft. Das macht keinen Stress, aber die Messlatte liegt nach den ersten 30 Kilometern schon ziemlich hoch.

Bei Kienitz trifft die Route auf den Oderdeich, und nach kurzer Fahrt auf dieser Premiumstrecke entlang der Flussauen ist Groß Neuendorf erreicht. Im kleinen Hafen stehen fünf Eisenbahnwaggons, was angesichts der schon seit den 1960er-Jahren demontierten Oderbruchbahn überrascht. Später erfahren wir, dass die Wagen nach der Wende per Tieflader hergebracht wurden: als Ferienzimmer mit Blick auf den Fluss. In einem wurde ein winziges Theater gebaut. Großes Kino!

Im Restaurant »Maschinenhaus« auf der anderen Deichseite sind die Zutaten so regional, dass man sie auf einer Halbtagestour heranschaffen könnte. Satt und zufrieden steuern wir die Pension zur Schmiede an, in der unsere Fahrräder unterm rußschwarzen Werkstattdach nächtigen. Der letzte Schmied ließ hier 1987 den Hammer fallen. Wobei er den Krieg nur überlebte, weil er als Hufschmied in seiner motorisierten Einheit nicht mehr gebraucht wurde. Ein typisches Leben im 1945 schwer getroffenen Oderbruch, das die Nachkommen in einer kleinen Ausstellung dokumentiert haben.

Sonne und strammer Gegenwind färben die Oder dunkelblau, der wir am Morgen weiter folgen. Die beschilderte Route führt über die Dörfer. An der alten Bahnbrücke bei Wriezen ist Schluss, die Pläne für einen Radweg nach Polen kommen nicht voran. Für uns bedeutet das die Wahl, dem wunderbaren Oderdeich nordwärts Richtung Schwedt zu folgen oder auf dem schnurgeraden Bahntrassenweg südwestwärts in die »Hauptstadt des Oderbruchs« zu radeln. In der steppen Sonntagmittag zwar nicht der Bär, aber immerhin ist der Pfarrer da, der von Zerstörung und Wiederaufbau der dreischiffigen Stadtkirche berichtet. Turm und ein Schiff sind schon bedacht, 3,3 Millionen Euro soll der Rest



Ende Gelände: Die Bahnbrücke über die Oder hinter Wriezen bleibt gesperrt.



Um Buckow ist das Land hügelig.

kosten. Viel Geld in dieser Gegend, die erst seit der Eindeichung um 1750 dauerhaft bewohnbar ist und nie reich war.

Über viele Hügel gelangen wir nach Buckow, das zwischen See und bewaldeten Hängen liegt. Am Bahnhof endet ein weiterer Ast des Oderbruchbahn-Radweges. Dabei gehörte die Strecke von Müncheberg hierher gar nicht zu deren Netz, wie wir im Kleinbahnmuseum erfahren. Schon 1930 wurde die Strecke auf Normalspur erweitert, um die Ausflüglermassen zu bewältigen, die an den Wochenenden in die Märkische Schweiz strebten. Jetzt fahren Vereinsmitglieder im Sommer die rot-beigen Züge, die nicht nur wie die alten Berliner S-Bahnen aussehen, sondern auch so klingen. Ein schöner Fall von »ewig nicht gehört und doch wiedererkannt«.



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



Unsere Reflektorwesten mit Piktogramm und Text »1,5 m Abstand!« sind inzwischen bundesweit gefragt. Unmissverständlich wird jedem von hinten kommenden Autofahrer gesagt, welcher Sicherheitsabstand einzuhalten ist. Wir bieten die Westen in neongelb, orange oder weiß an. Sie können zwischen zwei Größen wählen: S/M und L/XL.

Preis 7,50 €, ADFC-Mitglieder 6,75 €.

Zwei neue Radkarten decken nun das Stuttgarter Umland ab. Topographisch genau und mit Höhenlinien zeigen sie die Landschaft zu beiden Seiten des Neckars von der Quelle bis Heidelberg. Speziell empfohlene E-Bike-Strecken erweitern das Radwegenetz.

ADFC-Regionalkarte Tübingen/Reutlingen Stuttgart Süd, 1:75.000

Mit Neckartal-Radweg von der Quelle bis Stuttgart, Maßstab 1:75.000, Bielefelder Verlag 2017, 8,95 €.

ADFC-Regionalkarte Heilbronner Land Stuttgart Nord, 1:75.000

Mit Neckartal-Radweg von Stuttgart bis Heidelberg, Maßstab 1:75.000, Bielefelder Verlag 2017, 8,95 €.

Anzeigen

Radurlaub Andalusien
GENUSSRADELN MIT KULTUR AM SCHÖNSTEN ORT SPANIENS
www.radurlaub-conil.com
Telefon: 0152 - 535 779 32



Schon seit 7 Jahren verbindet ein abwechslungsreicher Radweg die bayrische Landeshauptstadt mit der tschechischen Hauptstadt. Die Route verläuft entlang der Isar und der Donau, durch den Bayrischen und Oberpfälzischen Wald und auch auf der tschechischen Seite sind einige Höhenmeter zu absolvieren. Die böhmische Stadt Pilsen ist für ihr Bier berühmt. Am Ufer der Moldau radelt man schließlich in die Prager Altstadt. Die Bikeline-Führer zeichnen sich durch gute Wegbeschreibungen, genau Karten und ein Übernachtungsverzeichnis aus. Außerdem gibt es Tipps für lohnenswerte Abstecher und kleine Ausflüge rechts und links der Strecke.

München – Regensburg – Prag, spiralgebunden und wetterfest, Maßstab 1:75.000, Esterbauer Verlag 2017, 14,90 €.



Ein Abschnitt des bekannten Weser-Radwegs führt durch das Weserbergland. Doch auch abseits des Flusses lässt sich viel Sehenswertes per Rad erkunden. Die hügelige Landschaft strapaziert – und trainiert die Muskulatur. Dafür wird man mit lohnenden Ausblicken verwöhnt. ADFC-Regionalkarte Weserbergland, mit Weser-Radweg von Hann. Münden bis Minden, Maßstab 1:75.000, Bielefelder Verlag 2017, 8,95 €.



Für alle, die große Stadtpläne unhandlich finden, bietet der Pharus Verlag die Hauptstadt in Spiralbindung zum praktischen Umblättern an. Die Karte reicht von den Havelseen bis zum Müggelsee und nach Erkner. Empfohlene Radstrecken und Spazierwege sind verzeichnet. Der Plan eignet sich für die Innenstadt, aber auch für stadtnahe Ausflüge. Pharus-Atlas Berlin, Maßstab 1:17.500, Ringbindung, Verlag Pharus 2017, 12,50 €.



RADREISEVORTRÄGE

Neue Reisevorträge ab Oktober unter:
adfc-berlin.de/service/vortraege.html

Sternfahrt-T-Shirt: grün mit weißem Aufdruck oder grau mit hellblau, Fairtrade-Bio-Baumwolle, Unisex, Größen: M, L, XL und XXL

Preis 15 €, ADFC-Mitglieder 12 €

DAS SPEZIALRADGESCHÄFT
GRÖSSTE AUSWAHL AN
FALTBAREN VELOS.
LEICHTBAUVELOS & FALTBAREN DREIRÄDERN
... ein faltbares Kippstabil (H) Dreirad für normale Sitzposition
& ALLES RUND UM'S VELO: ZUBEHÖR, SCHNELLREPARATUREN,
VERMIEZUNG (incl. Wochenende), U.V.A.M.
Goethestrasse 79, 10623 Berlin-Charlottenburg
Phon / Fax: (030) 31 80 60-10 /-20
Öffnungszeiten -> www.fahrrad-direktor.de / christoph.beck@fahrrad-direktor.de

Fahrrad.Frank
Fahrräder, Anhänger, Zubehör...
Beratung, Verkauf, Vermietung, Service
Torstr. 220
(Höhe Novalisstr.)
10115 Berlin-Mitte
285 99 750 Öffnungszeiten (Winter):
285 99 751 Mo-Fr 09-19°
fahrrad.frank@vsf-mail.de Sa 09-17°



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

Werkstattkurse beim ADFC Berlin

Basiskurse:

Dienstag, den 05. September 2017

Dienstag, den 12. September 2017

Fortgeschrittenenkurse:

Dienstag, den 19. September 2017

Weitere Termine finden Sie unter:

adfc-berlin.de/service/selbsthilfeworkstatt/technikkurse.html

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

Kursgebühren: 15,- / 7,50 EUR Nicht-

mitglieder / ADFC-Mitglieder, Anmel-

dung (obligatorisch), max. 15 Teilnehmer.

Bei akuten Problemen können Sie auch gerne unsere Selbsthilfeworkstatt 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

Neu: Codier-Aktionen in Ihrer Nähe!

Aktuelle Termine unter

www.facebook.com/adfc.berlin oder im Terminkalender unter www.adfc-berlin.de

Rechtsberatung

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

ADFC-Selbsthilfeworkstatt

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

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



ADFC Brandenburg

Landesgeschäftsstelle

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

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

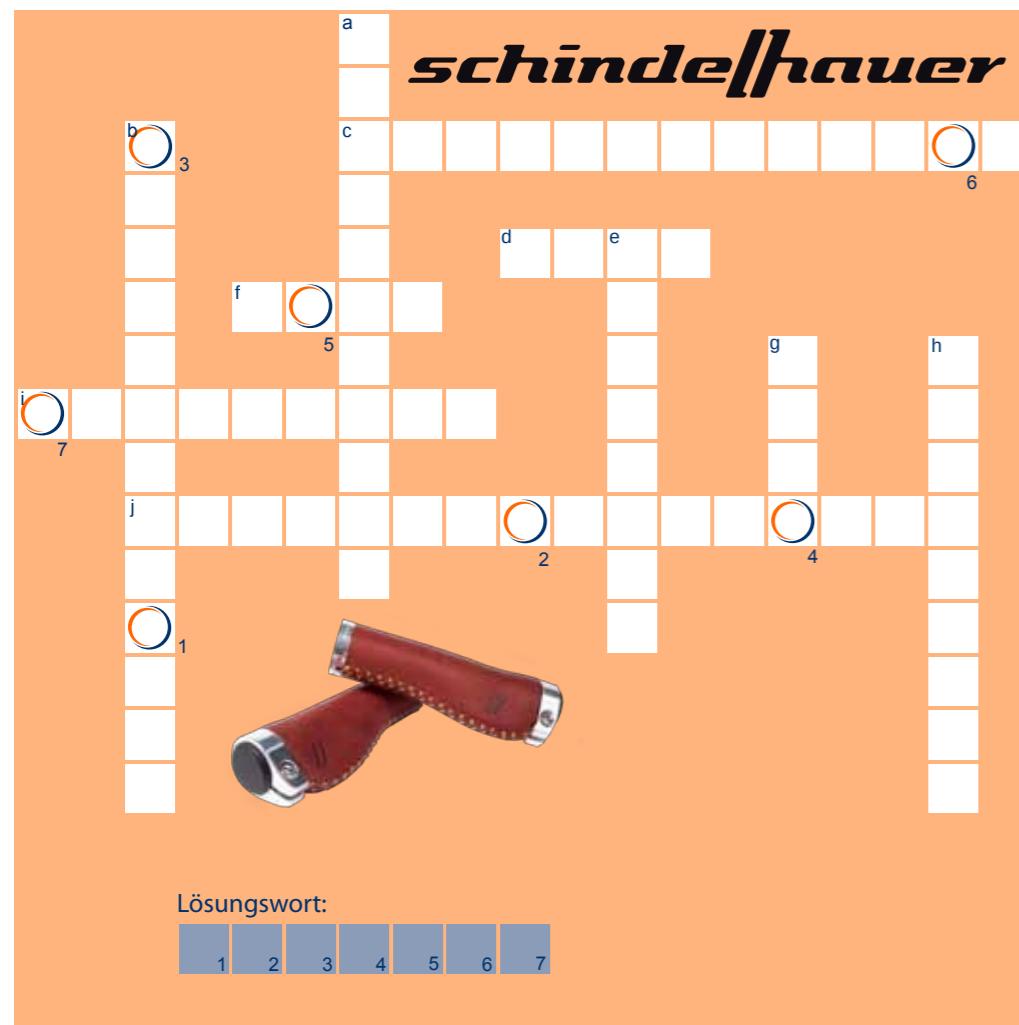
Sie sind umgezogen? Sie haben Fragen zur Mitgliedschaft?

Mitgliederverwaltung, ADFC Bundesverband. Postfach 107747, 28077 Bremen, Tel. (0421) 34 62 90, Fax -50, kontakt@adfc.de, www.adfc.de
oder online schnell selbst ummelden:
www.adfc.de/mein-adfc/aenderung-ihrer-daten

Rad-Rätsel 3/2017

Regelmäßige radzeit-Leser werden sich mit dem Kreuzworträtsel bestimmt nicht schwer tun. Wer uns das Lösungswort mit dem Bezug »Schindelhauer« an kontakt@radzeit.de mailt, nimmt an der Verlosung teil. Einsendeschluss ist der 15. Oktober. Zu gewinnen gibt es Ergo Ledergriffe von Schindelhauer. Die Berliner sind einer der einzigen Hersteller, der sich auf kohlefaserverstärkte Zahnriemen konzentriert und dieses wartungsarme Antriebskonzept in urbane, selber entwickelte Fahrräder verbaut.

Weitere Infos unter: www.schindelhauerbikes.com



- a) Auf welchem Feld findet die PSD HerzFahrt statt?
- b) Was ist eine ökologische Alternative für einen Dienstwagen?
- c) Wie heißt ein Restaurant am Oderbruch, das mit vielen regionalen Zutaten kocht?
- d) Welcher Supermarkt ist Sponsor für ein Berliner Leihradsystem?
- e) Wie viele Minuten wird ein Auto in Berlin durchschnittlich am Tag bewegt?
- f) Was ist die beste Auszeichnung, die ein fahrradfreundlicher Arbeitgeber vom ADFC erhalten kann?
- g) Was sollte auf der Oderbruchbahn vor allem transportiert werden?
- h) Was mussten Radfahrer früher machen, wenn ein Pferd gescheut hat?
- i) Mit welchem Symbol wurden in den ersten Berliner Fahrradstadtplänen gefährliche Kreuzungen markiert?
- j) Welche technische Lösung soll Radunfälle mit abbiegenden Lkw verhindern?



Viele Stimmen. Ein Abo.

Das taz-Abo zur Wahl. Täglich gedruckt oder in Kombination mit dem taz-ePaper.

Das Angebot gilt bis 30. September 2017.
T (030) 25 90 25 90 | abo@taz.de

taz.de/wahlabo



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





Globetrotter

<< NEUE HORIZONTE >>

SO ~~~~~ WEIT
DIE RÄDER
ROLLEN

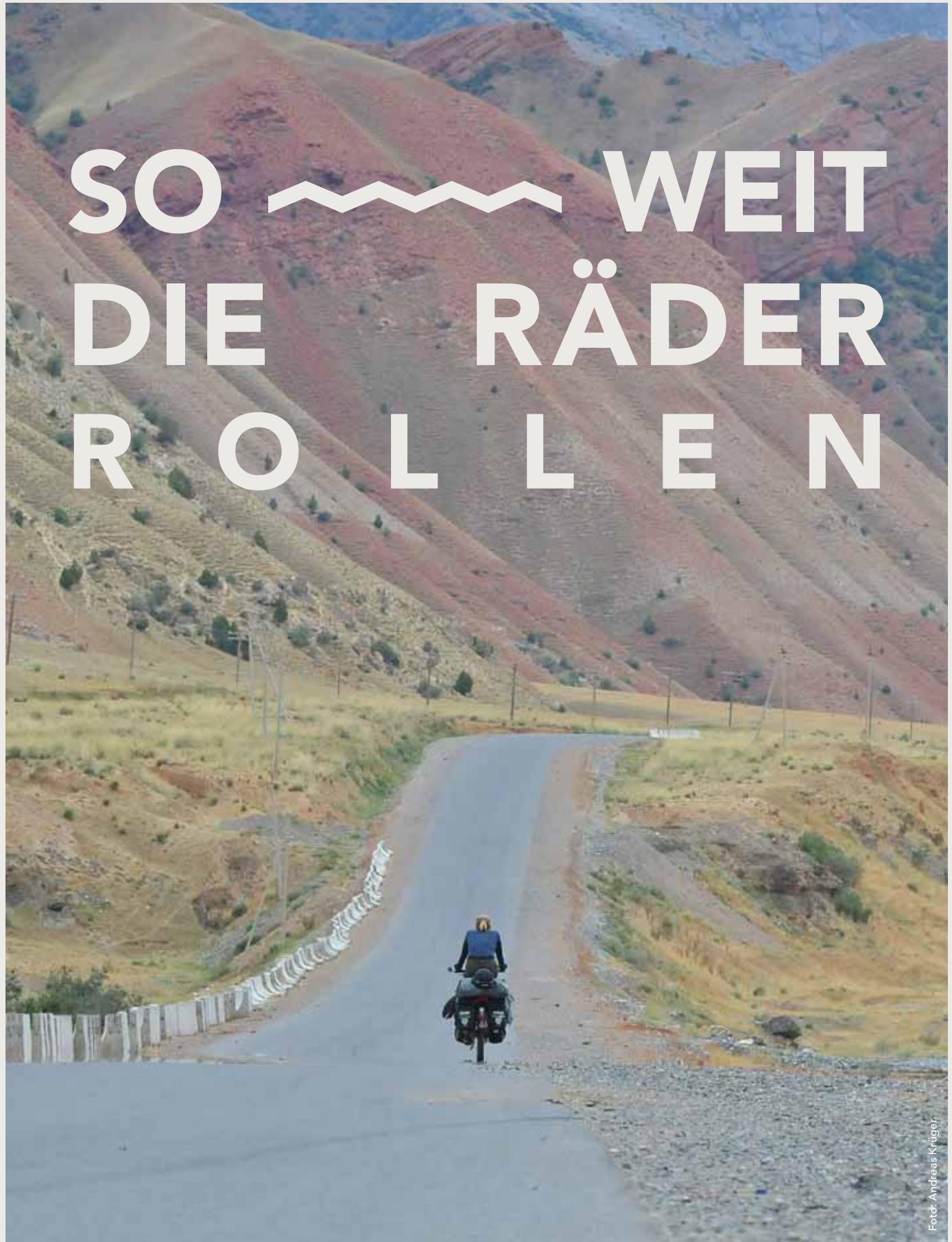


Foto: Andreas Krüger