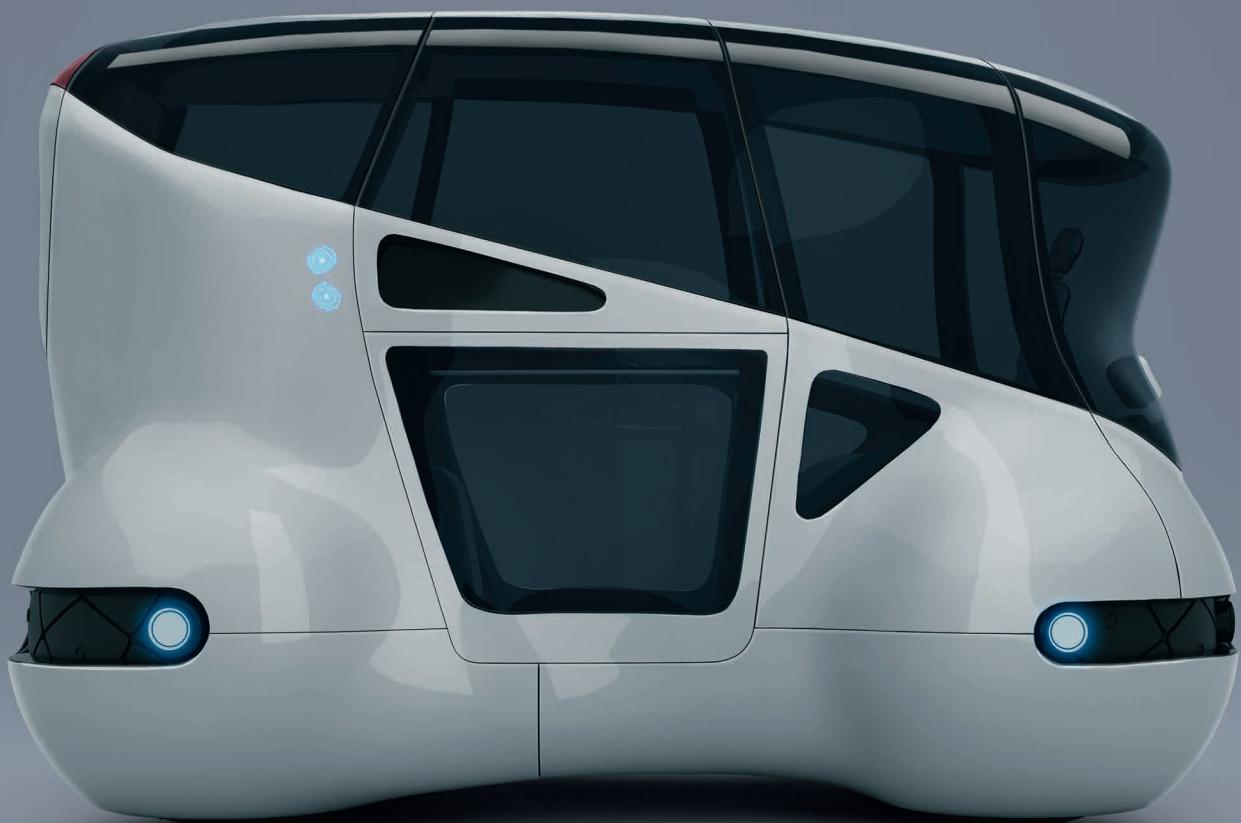


Fluch oder Segen?



Was autonom fahrende Autos für den Stadtverkehr bedeuten

Lastenräder

Spezialtypen für Gewerbe

Schönhauser Allee

Radfahrer als Kunden

Cycle Oregon

Radabenteuer im Wilden Westen

Beliebteste Regionalbank
PSD-Bankengruppe Ausgabe 5/2017
euro Euro-Umfrage (150 118 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

Die Straßen von morgen



Eva-Maria Scheel
Foto: David Heerde

Liebe Leserinnen und Leser,

ein Auto auf der Titelseite der radzeit? Auch wenn ich nicht alle Ausgaben seit 1983 gesichtet habe – das dürfte eine Premiere sein.

Unser ungewöhnliches Titelthema hat einen guten Grund: Die Entwicklung von autonomen Fahrzeugen schreitet immer weiter voran. Früher oder später werden sie zu unserem Mobilitätsmix dazugehören.

Wer nun denkt, uns Radfahrerende bräuchte das nicht zu interessieren, liegt falsch. Denn egal, wie wir uns fortbewegen: Der übrige Verkehr umgibt uns und bestimmt in vielerlei Hinsicht unser Zusammenleben in der Stadt. Deshalb muss der ADFC mitreden beim Thema Auto, denn die Politik von heute entscheidet über die Straßen von morgen. Autonomes fahren wird auf der Bundeshauptversammlung des ADFC-Gesamtverbands im November ein Thema sein. Die radzeit beleuchtet das Thema in einer zweiteiligen Serie: In dieser Ausgabe erklärt ADFC-Mobilitätsreferent Tim Lehmann, welche Chancen der Umbruch bietet und skizziert seine positive Vision autonom fahrender Autos (S. 22). In der nächsten Ausgabe werfen wir einen kritischen Blick auf die möglichen Risiken.

Zur Mobilität der Zukunft gehört auch die Frage, wie unsere Güter transportiert werden. Sie drängt besonders heute, wo mehrere Dienstleister täglich immer mehr Pakete zu den Menschen nach Hause bringen. Währenddessen wird der Platz knapper und die Zusteller blockieren ebenso wie andere Dienstleister allerorts die Radspuren – von den Folgen für das Klima ganz abgesehen. Für den ADFC steht fest: So viele Güter wie möglich gehören auf's Fahrrad! Unsere Autorinnen Kathrin Starke und Claudia Lippert haben Menschen und Unternehmen besucht, die es vormachen (S. 18).

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

Berlin

- 8 Park(ing) Day: Protest gegen verfehlte Flächenverteilung
- 9 Berlin plant erste geschützte Radstreifen
- 10 Radeln ohne Plan
- 12 ADFC-Kreisfahrt: Radgesetz statt Rumdieseln!
- 14 Schön, schöner, Schönhäuser

Brandenburg

- 16 Gemeinsam für die »Vision Zero« in Berlin und Brandenburg
- 17 Bessere Luft dank Radverkehr

Mobilität

- 18 Lastenräder im Wirtschaftsverkehr: entlastend für Stadt und Mensch
- 22 Die Minibar als Schlüssel zur Verkehrswende

Auf Tour

- 25 Cycle Oregon: Wo der Westen noch wild ist

Service

- 28 Expertentipps
- 28 Rad-Reisevorträge
- 29 ADFC-Geschäftsstellen
- 30 Rad-Rätsel

Titelfoto: © xoio GmbH & ium-Institut für Urbane Mobilität

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
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), 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

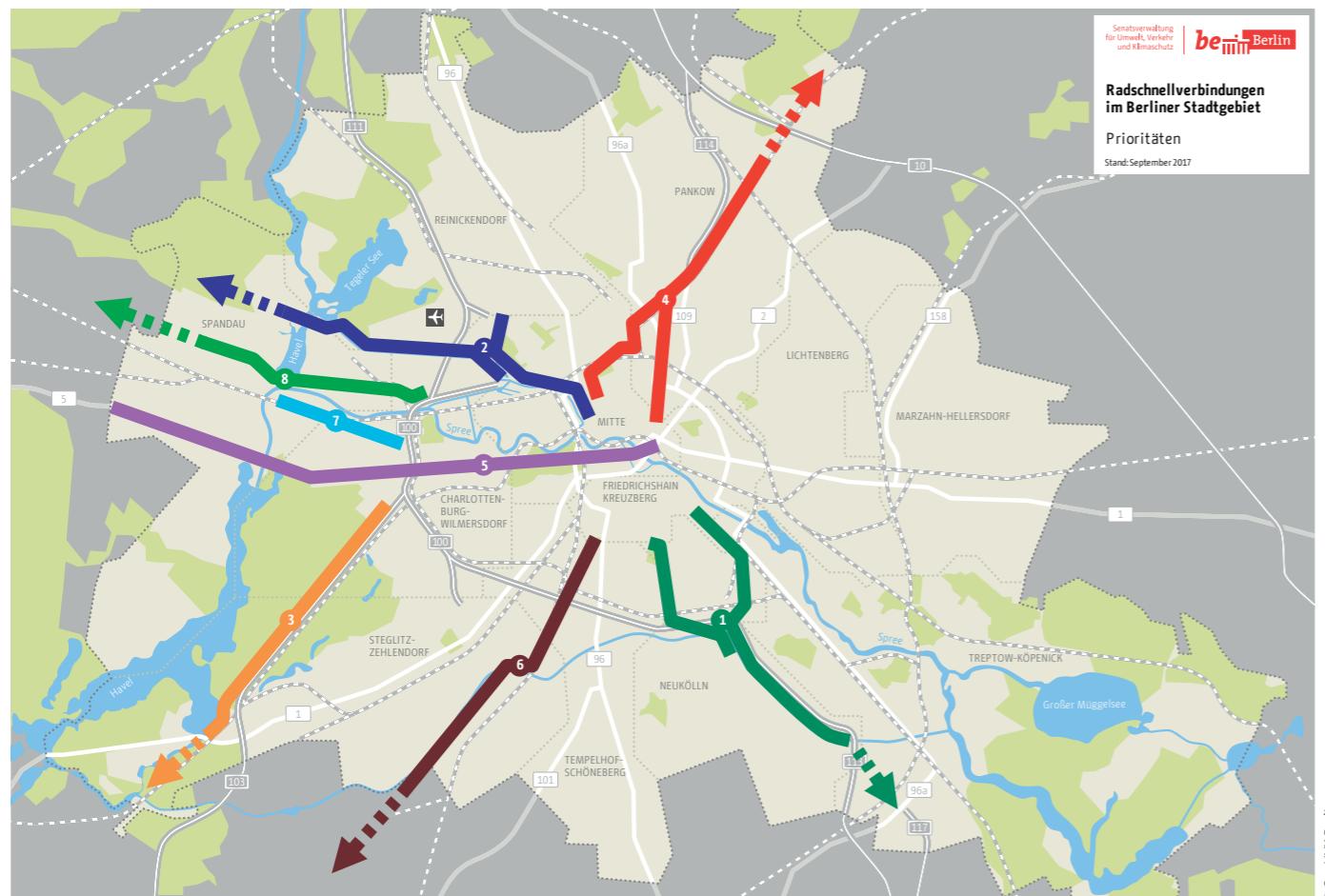
SPENDENKONTO
Berliner Sparkasse, IBAN: DE52 1005 0000 0190 3716 09, BIC: BELADEBXXX

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

Druckauflage: 29.143 Exemplare (IVW-geprüft, Q2/2017)
ANZEIGENSCHLUSS
radzeit 1/2018: AS 09.02.2018, ET 06.03.2018



Radschnellverbindungen: Erste Routen werden geprüft



Radschnellverbindungen sollen zügiges und möglichst kreuzungsfreies Radeln über größere Distanzen ermöglichen. Die Nummerierung gibt an, in welcher Reihenfolge die acht Routen ab sofort in Machbarkeitsstudien geprüft werden.

Mehr als ein Jahr ist es her, dass der ADFC mit seinem Ideenwettbewerb »Deine Radschnellroute« nach möglichen Radschnellverbindungen für Berlin suchte. Inzwischen hat die Senatsverwaltung die erste Potenzialanalyse abgeschlossen und zwölf geeignete Strecken identifiziert, darunter auch die Gewinner des ADFC-Wettbewerbs. Im nächsten Schritt wird für jede Route eine detaillierte Machbarkeitsun-

tersuchung angefertigt. Sie ermitteln die notwendigen Maßnahmen und Kosten und sind Grundlage für die weitere Planung. Beginnen will der Senat noch in diesem Jahr mit der »Y-Trasse« (Nummer 1 auf der Karte). Sie fasst drei der zwölf ermittelten Routen zusammen und führt von Kreuzberg über Neukölln nach Adlershof. Hierfür ist unter anderem der Bau einer Fuß- und Radverkehrsbrücke

über den Britzer Zweigkanal notwendig. Nach Abschluss der positiven Machbarkeitsuntersuchung soll die neu gegründete Infra-Velo GmbH mit der Planung und Umsetzung der »Y-Trasse« beauftragt werden. Die Vergabe der weiteren Machbarkeitsuntersuchungen wird nach Aussage der Senatsverwaltung ebenso noch in diesem Jahr vorbereitet.

Erfolgreiche ADFC-Kiezturen

Die Kiezturen des ADFC am 27. August waren ein voller Erfolg. Insgesamt 464 Interessierte in neun verschiedenen Bezirken schlossen sich den kostenlosen Touren an, die zwei Mal im Jahr von Aktiven

des ADFC geleitet werden. Die Kiezturen führten wie immer zu versteckten Orten und Sehenswürdigkeiten, und zeigten günstige Verbindungen durch den Bezirk.



ADFC-Kieztour in Mitte

ADFC City-West demonstriert für Radfahrer und Fußgänger



Es könnte so einfach sein: ADFC-Aktive legen in Charlottenburg einen Zebrastreifen auf die Straße

Charlottenburg – »Vom Ku'Damm zum Schloss – sicher per Rad?« forderten 60 Aktive des ADFC Berlin am 18.09.2017 mit einer Fahrraddemonstration in Charlottenburg. Obwohl Brandenburgische, Lewisham- und Kaiser-Friedrich-Straße eine wichtige Nord-Süd-Verbindung darstellen, fehlen Radverkehrsanlagen, insbesondere neben dem Adenauerplatz-Tunnel. Auch für Fußgänger sieht es finster aus.

Der baufällige Fußgängertunnel zur Verbindung der Sybelstraße ist im Zuge der Sanierung des Autotunnels geschlossen worden. Eine Fußgängerpampe als Ersatz wurde nicht geschaffen. Wer die Lewishamstraße queren will, kann das erst 200 Meter weiter tun. Die ADFC-Aktiven brachten deshalb einen temporären Zebrastreifen an, um auf die Sicherheit der Fußgänger aufmerksam zu machen.



FALKENJAGD – feinste Räder aus Titan

Darf es noch etwas mehr sein? Feinste Materialien und höchste Verarbeitungsqualität garantieren Fahrspaß auf allen Wegen dieser Welt. Dabei kommt auch die Ästhetik nicht zu kurz: seidig glänzendes Titan – für die Ewigkeit gemacht.

Die Münchener Rahmenschniede FALKENJAGD zeigt, was sie drauf hat. Jetzt anschauen und ausprobieren bei velophil.

RENNSTAHL – feine Räder aus Stahl

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



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

velophil. Sonne in den Speichen

Alt-Moabit 72
10555 Berlin
Verkauf 030 399 02 116
Werkstatt 030 399 02 118
team@velophil.de

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

Mobilitätsgesetz: ADFC fordert mehr Unterstützung von Müller

Nachdem der Entwurf des geplanten Mobilitätsgesetzes am 4. August der Öffentlichkeit vorgestellt wurde (siehe *radzeit* 03/2017), ist noch immer unsicher, ob das Gesetz in diesem Jahr verabschiedet wird. Inzwischen wurde auch ein Entwurf der ergänzenden »Vorgaben zum Radverkehrsplan« gemeinsam von ADFC, Volksentscheid Fahrrad, BUND und der Senatsverwaltung erarbeitet. Gleichzeitig gaben zahlreiche Verbände, landeseigene Gesellschaften wie die BVG und andere Akteure Stellungnahmen zum Gesetzentwurf bei der Senatsverwaltung ab. Diese wurden im neu gegründeten Mobilitätsbeirat diskutiert, der von nun an regelmäßig zusammenkommen wird. Überwiegend beziehen sich die eingereichten Stellungnahmen nicht auf den Teil »Radverkehr«, sondern auf andere Abschnitte des Gesetzentwurfs. Zum möglichen Überarbeitungen, die sich aus den eingegangenen Stellungnahmen ergeben könnten, werden sich die Teilnehmer des »Raddialogs« gegebenenfalls erneut treffen. Der ADFC kritisierte im September den regierenden Bürgermeister Michael Müller dafür, dass

er dem Gesetz keine öffentliche Unterstützung zukommen lässt. Zuletzt veranstaltete Müller eine »Gesprächsrunde zur Berliner Mobilität« und setzte dort vor allem auf eine Umrüstung von Unternehmens- und öffentlichen Fahrzeugfлотten sowie auf Elektromobilität. Der ADFC begrüßt die Bemühungen Müllers für saubere Luft, kritisiert aber, dass Rad- und Fußverkehr unerwähnt blieben, obwohl sie eine Schlüsselrolle spielen. »Saubere Luft beginnt lokal – mit der Förderung des Umweltverbunds, damit mehr Menschen ihre Wege zu Fuß, mit dem Rad oder im öffentlichen Nahverkehr zurücklegen. Dafür muss Herr Müller sich klar zum Mobilitätsgesetz bekennen und sich dafür einsetzen, dass es noch in diesem Jahr verabschiedet wird«, fordert ADFC-Vorstand Frank Maserat, der für den ADFC am Raddialog zur Erarbeitung des Gesetzes teilnahm.

[Link zur ADFC-Pressemitteilung zum »Mobilitätsgipfel« Müllers: bit.ly/2yLnv6y](#)
[Link zur Stellungnahme zum Mobilitätsgesetz durch den ADFC Berlin: bit.ly/2xHuQEf](#)

Frischer Wind in der Verkehrsverwaltung

Die Abteilung Verkehr der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) bekommt einen neuen Chef. Hartmut Reupke war zuvor 30 Jahre bei der BVG tätig, zuletzt als Leiter der Abteilung Omnibus. Als aktiver Radfahrer kennt Reupke laut eigener Aussage die Zweiradperspektive im Berliner Verkehr. Auch die Verkehrslenkung Berlin (VLB), unter Radfahrerenden berüchtigt für ewige Planungszeiten, haarsträubende Umleitungen und Bevorzugung des Autoverkehrs, hat eine neue Leitung. Axel Koller leitete über fünf Jahre das Straßen- und Grünflächenamt in Friedrichshain-Kreuzberg, bevor er am 15. August 2017 seinen Dienst bei der VLB antrat. Im Interview mit der »Berliner Woche« gibt er an, gemeinsam mit den Mitarbeitern Probleme der Behörde zu identifizieren und zu lösen zu wollen und die Kommunikation mit der Öffentlichkeit und Kooperationspartnern zu verbessern. »Die Verkehrslenkung und vor allem ihre Mitarbeiter sind weitaus besser als ihr Ruf«, so Koller. Die VLB ist eine untergeordnete Behörde von SenUVK.

»Stadtradeln« steckt an

Zum zweiten Mal in Folge fand die »Stadtradeln«-Kampagne des Klimabündnisses in Berlin statt. Beim Stadtradeln fahren Bürgerinnen und Bürger einer Kommune in Teams um die Wette, sammeln Fahrradkilometer und leisten dadurch einen Beitrag zum Klimaschutz.

Berlin konnte im Vergleich zur Stadtradeln-Premiere 2016 nochmal zulegen: Mehr als 2500 Fahrradbegeisterte nahmen teil und legten innerhalb von drei Wochen gemeinsam knapp 600.000 Kilometer per Rad zurück. Dies entspricht fast dem 15-Fachen des Erdumfangs. Das

STADTRADELN
Radeln für ein gutes Klima

beste Ergebnis erzielte das Team des ADFC Berlin, das mit 167 Teammitgliedern 53.394 km zurücklegte und so umgerechnet rund 7.582 kg CO₂ einsparte. Die Landesvorsitzende des ADFC Berlin Eva-Maria Scheel bedankt sich bei allen Teilnehmenden: »Unglaublich, wie viele Menschen mit der Kampagne zum Radfahren motiviert werden konnten und welch großartige Leistung die vielen Teams abgeliefert haben. Wir freuen uns schon jetzt aufs nächste Jahr!«

Infos und Ergebnisse: www.stadtradeln.de/berlin



Seit über 30 Jahren Qualität und Fahrradvielfalt aus Kreuzberg

Körtestraße 14 Telefon 6 91 85 90
10967 Berlin 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

Erste Fahrradstraße in Neukölln eröffnet

Neukölln – In der Weserstraße in Neukölln sind 500 Meter zur Fahrradstraße (Anlieger frei) umgewidmet worden. Radfahrende dürfen hier nun nebeneinander fahren; Autos sind zu Gast und müssen ihre Geschwindigkeit dem Radverkehr anpassen. Geplant ist, die Fahrradstraße über Pannierstraße, Pflügerstraße und Weigandufer bis zur Teupitzer Brücke zu verlängern. Die Strecke wäre dann rund 2,3 Kilometer lang. Wann es soweit ist, bleibt jedoch unklar – die Einrichtung der Fahrradstraße beschloss die Bezirksverordnetenversammlung (BVV) bereits im November 2015.

IBB gewinnt Mehrwert-Pokal



Eva-Maria Scheel, die Landesvorsitzende des ADFC Berlin, übergab am 26.09.2017 den Wanderpokal an den Vorstandsvorsitzenden Dr. Jürgen Allerkamp und die Mitarbeiter der IBB.

Bereits seit 2012 ermitteln verschiedene öffentliche Berliner Unternehmen ihre fleißigsten Radfahrer. »Wer radelt am meisten?« ist zum beliebten Wettkampf geworden, der immer mehr Mitarbeiter zum Radfahren animiert. In diesem Jahr nahmen 1.722 Mitarbeiter aus neun öffentlichen Unternehmen teil und radelten insgesamt 878.300 Kilometer. Die Investitionsbank Berlin (IBB) löste dabei den Campus Berlin-Buch an der Spitze der Rangliste ab. Dass die Mitarbeiter der IBB so gern zur Arbeit radeln, kommt nicht von ungefähr – die Bank wurde kürzlich als erstes Unternehmen in Berlin mit dem ADFC-Zertifikat »Fahrradfreundlicher Arbeitgeber« ausgezeichnet. ADFC-Landesvorsitzende Eva-Maria Scheel betonte: »Alle beteiligten Unternehmen und alle, die beim Mehrwertpokal mitgeradelt sind, zählen zu den Gewinnern. Sie setzen durch ihr Radeln ein aktives Zeichen, treten ein für den Klimaschutz und tun ganz nebenbei etwas für ihre Gesundheit.«

Landesvorsitzende Scheel auf weitere fünf Jahre im BVG-Beirat

Der Aufsichtsrat der BVG hat in seiner Sitzung vom 5. Juli 2017 ADFC-Landesvorsitzende Eva-Maria Scheel als Mitglied des Beirates für bis zur nächsten Wahl 2022 bestellt. Der Beirat berät laut Geschäftsordnung »den Vorstand und den Aufsichtsrat in allen Fragen, in denen die Aufgaben der BVG Fragen des Gemeinwohls oder der Daseinsvorsorge betreffen«. Als Umweltverband setzt sich der ADFC für ein gutes Miteinander von Fuß-, Rad- und öffentlichem Nahverkehr ein.



Alltagsräder · Ersatzteile · Service
Spezialist für Oldtimerräder und „Brooks“ Ledersättel
13585 Berlin-Spandau
Jagowstraße 28
Tel.: (030) 336 69 87
Fax: (030) 336 92 15



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



ADFC Berlin sucht Räume für Geschäftsstelle

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club Landesverband Berlin e.V. ist ein gemeinnütziger Verband und setzt sich für nachhaltigen Verkehr ein, insbesondere für die Verbesserung der Situation für Radfahrende. Die Landesgeschäftsstelle hat derzeit ihren Sitz in der Brunnenstraße 28 in Berlin-Mitte und beherbergt einen Infoladen und Veranstaltungsräum, eine Fahrrad-Selbsthilfeworkstatt, Lager- und Büroräume. Zu Juni 2018 sucht der Verband neue Räumlichkeiten.

Benötigtes Profil:

- Innerhalb vom oder direkt am S-Bahn-Ring mit guter Nahverkehrsanbindung
- Fairer Mietpreis
- Langfristige Laufzeit
- Insgesamt 170–200 m², davon in räumlicher Nähe zueinander:
 - 70–90 m² für Büronutzung
 - 70–90 m² für Infoladen/Veranstaltungen und Selbsthilfeworkstatt (EG mit Straßen-/Hofzugang), alternativ 40 m² für Werkstatt und Zugang zu einem Veranstaltungsräum (50–60 m²). Für die Selbsthilfeworkstatt ist eine mögliche Mitbenutzung von Gemeinflächen (Hof, Gehweg) an drei Nachmittagen pro Woche von Vorteil.
- 30 m² Lagerfläche

Wenn Sie entsprechende Räumlichkeiten zu vermieten haben, wenden Sie sich bitte an kontakt@adfc-berlin.de
030 44 84 724

Anzeigen

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



Spannender als jedes Auto: Bei einem der ADFC-Parks konnten per Pedaltritt Postkarten gedruckt werden – inklusive musikalischer Untermalung.

Park(ing) Day: Protest gegen verfehlte Flächenverteilung

Auch in diesem Jahr haben am 15. September wieder zahlreiche Initiativen weltweit den ParkingDay bereichert. Der ADFC war mit mehreren Aktionen auch in den Kiezen aktiv. Die jährlich im September stattfindende Aktion soll bewusst machen, welch immense Flächen wir in unseren Städten den parkenden Fahrzeugen widmen. In Berlin werden fast alle Straßenränder beparkt. Geht man von zweiseitigem Parken als Regelfall und dem durchschnittlichen Platzbedarf aus, kommt man bei einem Straßennetz von rund 5.300 Kilometern (ohne Autobahnen und anbaufreie Straßen) auf mehr als anderthalb Millionen Parkplätze – Privatparkplätze, Tiefgaragen und Parkhäuser nicht mitgezählt. Damit verschlingen Autos an den Straßenrändern in der Hauptstadt mehr als 2.000 Hektar und damit eine Fläche zehnmal so groß wie der Große Tiergarten oder anders ausgedrückt: Platz für mehr als 3.000 Fußballfelder.

Das große Dilemma: Ein Pkw wird täglich nur rund eine Stunde gefahren. Die übrigen 23 Stunden steht er funktionslos herum. Weil praktisch alle Parkflächen mit solchen Dauerparkern zugestellt sind, kann der Lieferverkehr faktisch nur noch illegal in zweiter Reihe halten. Viele Kreuzungen werden verbotener Weise bis in die 5-Meter-Räume zugeparkt, sodass Menschen mit Behinderungen, Kinderwagen, Hackenporsche nicht mehr durchkommen oder durch Sichtbehinderung gefährdet



Schön wär's: provisorischer Radstreifen vor der Bundeszentrale des ADFC

werden. Mit gemeinschaftlich genutzten Autos wie beim Car-Sharing, könnte ein Großteil des Raums wieder freigemacht und den Menschen, dem Stadtleben zurückgegeben werden, in diesem Jahr illustriert durch die kleinste Stadtführung Berlins, für eine Minigolf-Bahn, einen Kaffee-Kieztreff in der Sonne, einen geschützten Radstreifen.

Berlin plant erste geschützte Radstreifen

In mehreren Bezirken sollen baulich getrennte Radstreifen angelegt werden. Konkret werden die Pläne bislang nur in Neukölln.

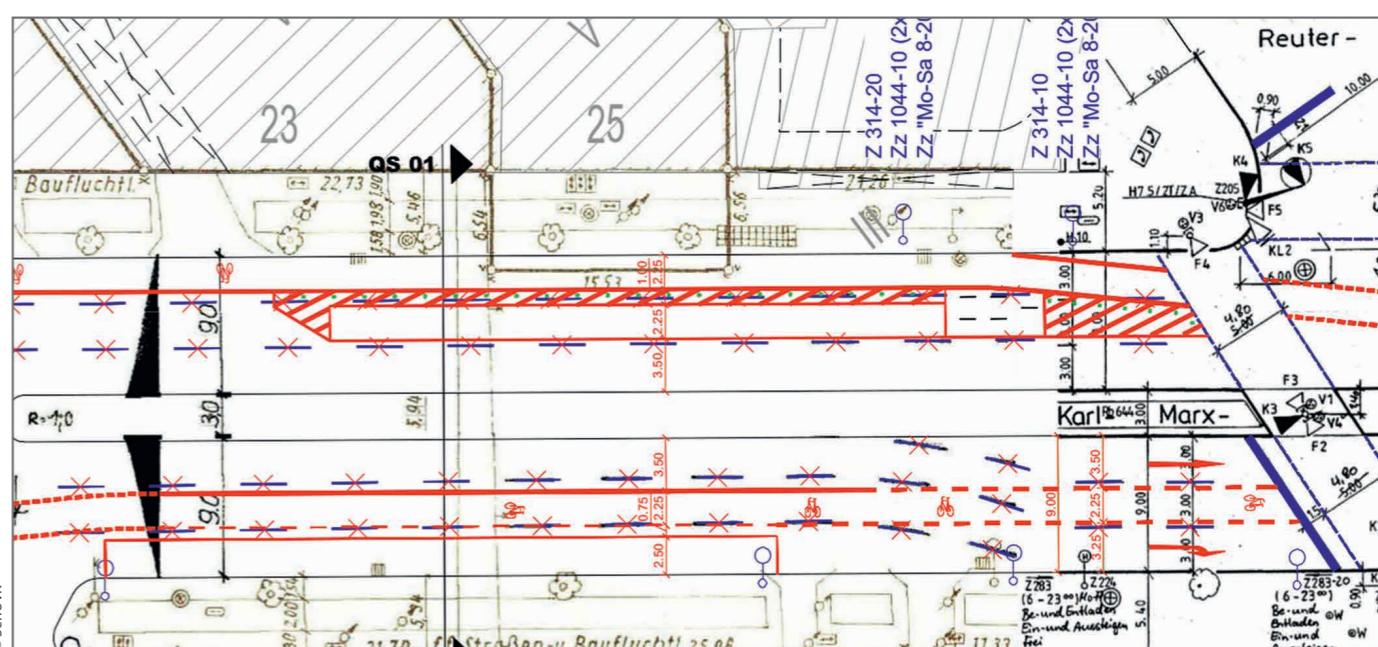
Der erste geschützte Radfahrstreifen Berlins, sieht man von wenigen Ausnahmefällen, wie z.B. der Straße des 17. Juni ab, wird aller Voraussicht nach auf der Karl-Marx-Straße in Neukölln gebaut. Zwischen Weichselstraße und Hermannplatz soll in beide Richtungen ein 2,25 Meter breiter Radfahrstreifen angelegt werden, der teilweise durch eine etwa ein Meter breite Pufferzone von der Fahrbahn getrennt wird. Physische Barrieren sollen auf diesen Abschnitten verhindern, dass Autos auf ihm parken oder ihn befahren. Teilweise wird es zwischen Radfahrstreifen und Fahrbahn Platz für Parkplätze oder Ladezonen geben. Ursprünglich sollte auf der genannten Strecke nur ein Schutzstreifen entstehen, wie bereits auf dem südlichen Teilstück der Karl-Marx-Straße. Autos dürfen dessen gestrichelte Linie überfahren und auf ihm halten. Ein Sprecher der Senatsverwaltung lobte die Zusammenarbeit zwischen Se-

nat und dem Bezirk Neukölln. Die Abstimmung zwischen Senat und Bezirken führte in der Vergangenheit immer wieder zu Problemen und Verzögerungen bei Baumaßnahmen.

Beschlüsse auch in Friedrichshain-Kreuzberg und Tempelhof

Auf dem Tempelhofer Damm sollen im Rahmen eines Verkehrsversuches sichere Radverkehrsanlagen in beiden Richtungen zwischen Alt-Tempelhof und Ullsteinstraße angelegt werden. Das beschloss die Bezirksverordnetenversammlung (BVV) im September dieses Jahres. Der Verkehrsversuch soll möglichst bald beginnen und über mehrere Jahre bis spätestens zur kompletten Neugestaltung des Tempelhofer und Mariendorfer Damms (ca. 2025) reichen. Das Vorhaben soll wissenschaftlich begleitet und evaluiert werden. Der Tempelhofer Damm verfügt derzeit über keine Radverkehrsanlagen. Radfahrende

können die Strecke auch nicht umfahren, ohne massive Umwege in Kauf zu nehmen. In Friedrichshain-Kreuzberg fiel bereits letztes Jahr die Entscheidung für einen geschützten Radstreifen auf der Frankfurter Allee, im Mai dieses Jahres beschloss die BVV die Einrichtung geschützter Radstreifen auf dem Kottbusser Damm. BVV-Beschlüsse bedeuten jedoch nicht den Start der Planung, sondern stellen einen Auftrag an das Bezirksamt dar. Die Umsetzung lässt oft lange auf sich warten. Neukölln macht vor, wie schnell es gehen kann. Weite Teile des Kottbusser Damms dagegen wurden kürzlich saniert – ohne dort Radstreifen anzulegen.



Ausschnitt aus dem Bebauungsplan: Auf diesem Teilstück sind nördlich eine bauliche Trennung sowie ein Streifen zum Halten oder Parken vorgesehen. Auf der südlichen Seite ist auf diesem Abschnitt keine bauliche Trennung vorgesehen.



Fahrrad-Pionier Norbert Rheinländer hat die Totenkopf-Pläne mit erfunden.

© Pitronaci

Radeln ohne Plan

Stadtpläne für Radfahrer gab es früh in Berlin. Es handelt sich um eine Emanzipations-Geschichte. Von GIUSEPPE PITRONACI.

An Stadtplänen kann man ablesen, wie man von A nach B kommt oder wie Radfahrer um ihr Recht kämpfen. Sie zeichneten per Hand Totenköpfe in Berlin-Pläne und vervielfältigten sie. Die so genannten Totenkopf-Atlanten sind bei Fahrrad-Aktivisten legendär, der erste entstand 1980. Blaue Totenköpfe markierten in diesen Stadtplänen gefährliche Kreuzungen.

Der West-Berliner Senat plante Ende der 70-er Jahre eine Autobahn von Schöneberg in den Wedding. Ein paar Leute hatten eine Bürger-Initiative dagegen gegründet, 1976 organisierten sie die erste Fahrrad-Demo Berlins. Norbert Rheinlaender war Mit-Erfinder der Totenkopf-Pläne und erinnert sich an die Demo auf der Entlastungsstraße: »Die Autofahrer waren irritiert, uns auf der Straße zu sehen. Sieben Radfahrer gleichzeitig.« Radfahrer kamen damals nicht mal im Bußgeldkatalog der Polizei vor. Auf dem Deckblatt der Totenkopf-Atlanten stand als offizieller Name »FahrRad in Berlin! BerlinAtlas für Fahrradfahrer«. Durchgehende grüne Linien markierten darin: »Strecke gut«. War die grüne Linie gepunktet, hieß das »schlechtes Pflaster«.

Damit knüpften die Aktivisten an die Pionierzeit der Fahrrad-Stadtpläne an. 1885 hatte John Kemp Starley das niedrige Fahrrad entwickelt, 1888 kam der Luftreifen dazu, erfunden von John Boyd Dunlop. Schnell setzte sich das neue Fahrrad gegenüber dem Hochrad durch. Fußgänger, Stadtbehörden, Pferdekutscher mussten sich an die rasanten neuen Verkehrsteilnehmer gewöhnen. Viele fühlten sich bedroht. Die Berliner Stadt-Verwaltung verbot bestimmte Straßen für Radfahrer, zum Beispiel Leipziger Straße, Unter den Linden, Friedrichstraße. Radfahrer brauchten Information: wo durften sie fahren, welche Straßen waren gepflastert und womit? Diese Information lieferten ab 1888 Fahrradpläne in Berlin.

Radeln nur mit Fahrkarte

Das Zentrum für Berlin-Studien in der Breiten Straße bewahrt ein Exemplar auf aus dieser Ur-Zeit: »Straube's Neuer Radfahrer-Plan von Berlin« kam 1898 heraus, kostete 50 Pfennig und zeigte Holz- und Asphaltstraßen in türkis. Gelbe Straßen markieren »gutes Steinpflaster«, weiße Straßen »minderwertiges Pflaster«. Rot zeigt die für Radfahrer verbotenen Straßen an. Im Beiheft steht Berlins Polizei-Verordnung »betreffend das Fahren auf Einsitzigen Zweirädern«. Gemäß Paragraf 8 müssen Radfahrer langsam fahren oder absteigen, wenn ein Pferd scheut. »Königlichen und Prinzipiellen Equipagen« müssen sie »Raum geben«. Unter Paragraf 10 steht, dass Radfahrer eine Fahrkarte dabeihaben müssen, für's laufende Kalenderjahr, mit Namen, von der Polizei ausgestellt. Wer verstößt, muss mit bis zu 30 Mark Strafe

rechnen. Auf einer anderen Seite des Beiheftes fährt auf einer Zeichnung eine Frau Rad mit einer Art geplustertem Kleid: Reklame für einen »patentierten Radfahrhosenrock für Damen«. Der wird beim Radfahren zur Pluderhose, davor und danach zum »Promenadenrock.« Außerdem verspricht die Werbung »decentes Aussehen« und »kein Zurückfliegen bei Wind«. Entstanden war der Plan »unter Mitwirkung des Schutzverbandes Berliner Radfahrer«.

Totenköpfe nach Siegeszug der Autos

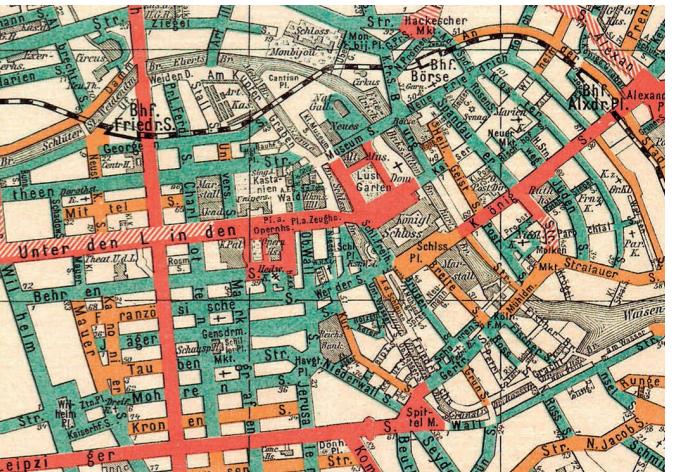
In den 1920-er und 30-er Jahren fuhren Radfahrer auch auf der Friedrichstraße, aber Autos hatten begonnen, die Stadt zu erobern. Es folgten Krieg, Nachkriegszeit und Wiederaufbau. Und die ärmsten Jahre für Fahrräder und ihre Stadtpläne in Berlin. Architekten, Stadtplaner, Politiker planten ab den 50-er Jahren Autobahnen, Tangenten, Fußgänger-Unterführungen. Auf einer West-Berliner Statistik ist zu sehen, dass der Radverkehr von 1951 bis 1979 um 90 Prozent sank. Immerhin zeigt eine West-Berliner Übersichtskarte vom Senat aus dem Jahr 1974 den Radwege-Bestand. Aber Fahrrad-Stadtpläne mit Informationen über empfehlenswerte Routen gab es in jenen Jahrzehnten nicht. Bis der Totenkopf-Protest losging – mit Erfolg. Bis 1989 erschienen acht Auflagen von »FahrRad in Berlin!«

Aber diese West-Berliner Radpläne zeigten Ost-Berlins Straßen weder mit grünen Linien noch mit Totenköpfen, nur mit Straßennamen. Entstanden in Ost-Berlin auch Fahrrad-Stadtpläne? Es gab eine Umweltbewegung, und die erste Fahrrad-Demo in Ost-Berlin fand am 4. Juli 1982 statt, vom Prenzlauer Berg über die Friedrichstraße bis zur Karl-Marx-Allee. Aber von Fahrrad-Plänen weiß niemand zu berichten, weder bei der Grünen Liga, noch beim Robert-Havemann-Archiv, noch im Zentrum für Berlin-Studien.

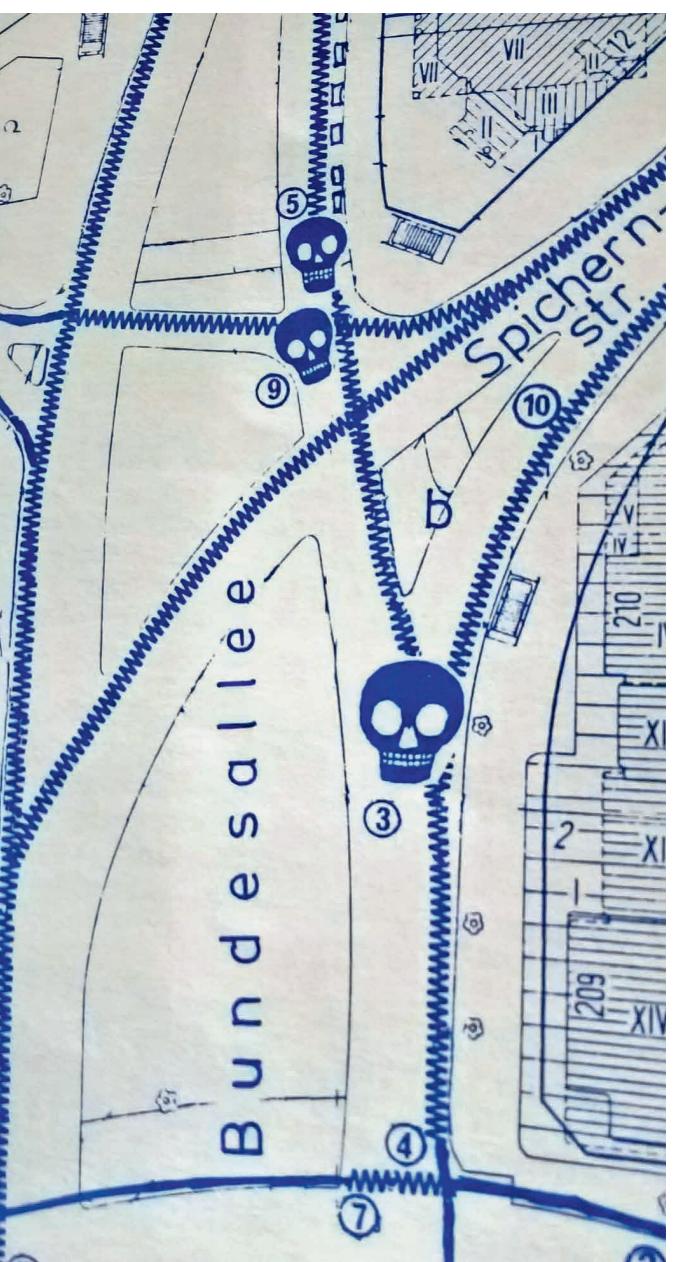
Umweltbewegungen und Apps

Das änderte sich nach dem Mauerfall, die Umwelt-Bewegungen etablierten sich, Berlinerinnen und Berliner fuhren längst mit dem Rad zur Arbeit, ins Grüne, zur Uni, in Ost und West. Es erschienen immer mehr Ausflugs-Karten, Bücher, Routen-Pläne für Radfahrer, auch vom Senat. 1994 gab der ADFC einen Gesamt-Plan heraus, zusammen mit der Berliner Zeitung. Die Straßen rot, gelb, orange, grün, lila, weiß. Radfahrer konnten sehen, ob eine Straße mäßig geeignet war oder gut, ein Radweg gefährlich, eine Route empfohlen, und so weiter. So konnten sie heraus tüfteln, wie sie am besten von Moabit nach Marzahn kamen oder vom Wuhletal zum Wannsee.

Heutzutage kann man sich Apps runterladen, um die persönliche Fahrrad-Route zu finden. Die neueste Generation von Rad-Stadtplänen auf Papier hat Tilo Schütz entwickelt, Stadtplaner beim BUND. Auf seinen Karten sind Häuserblöcke grau, aber auch Autobahnen und andere auto-belastete Straßen. Dadurch fallen sie kaum auf und treten in den Hintergrund. In Weiß oder warmem Gelb stechen radfreundliche Straßen und Wege hervor, egal, ob Bundesstraßen oder Parkwege. Eine Karte, ganz vom Radfahrer aus gedacht. Ohne Totenköpfe.



»Straube's Neuer Radfahrer-Plan von Berlin«. Die roten Straßen waren für Radfahrer verboten.



Hilfestellung und Protest zugleich: Auf den »FahrRad«-Karten der 70er Jahre markieren Totenköpfe gefährliche Straßen und Kreuzungen.



ADFC-Kreisfahrt: Radgesetz statt Rumdieseln!



Am Samstag, den 16. September haben an der 17. ADFC-Kreisfahrt mehr als 1.000 Radfahrende teilgenommen. Eine Woche vor der Bundestagswahl demonstrierte der ADFC gegen den Abgasbetrug der Autohersteller und eine Politik, die dabei zuschaut statt zu handeln.

Während die zulässigen Grenzwerte für Luftschadstoffe fast überall in Berlin überschritten werden, diskutieren Politik und Industrie darüber, wie der Dieselmotor trotzdem zu retten ist. Der ADFC setzt sich schon lange für saubere Luft ein: Durch einen starken Umweltverbund aus Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr.

Das Berliner Mobilitätsgesetz mit einem Teil für den Radverkehr soll die umweltfreundlichen Verkehrsarten endlich entsprechend fördern. Der Gesetzentwurf ist fertig, nun liegt es an den Politikerinnen und Politikern im Senat und im Abgeordnetenhaus: Statt auf faule Kompromisse mit den Autoherstellern zu warten, muss das Gesetz noch 2017 beschlossen werden – denn umweltfreundliche Mobilität braucht keine Softwareupdates. Zur Kreisfahrt forderte der ADFC deshalb, das Mobilitätsgesetz noch in diesem Jahr zu beschließen. Die ADFC-Kreisfahrt fand wie in den Jahren zuvor während der europäischen Woche der Mobilität statt.



Schön, schöner, Schönhäuser

Im Rahmen des neuen Berliner Mobilitätsgesetzes sollen Hauptverkehrsstraßen fahrradfreundlicher werden. Für die Schönhäuser Allee hat der Senat die Einrichtung so genannter Parklets beschlossen: Mini-Ruhebereiche mit Sitzmöbeln und Begrünung. Parallel dazu sorgt ein Projekt mit Einzelhändlern dafür, das Einkaufen mit dem Rad angenehmer zu machen. Text und Fotos von DAGMAR HUBER.



Der Umgestaltungsplan von Staatssekretär Jens-Holger Kirchner sieht vor, in diesem Jahr Parkplätze zwischen Eberswalder und Wichertstraße in drei Parklets umzugestalten: Vor der Kinderkunstgalerie Klax, den Schönhäuser Allee Arcaden und dem Blumencafé. 2018 sollen drei weitere Parklets eingerichtet werden. Jana Elias, Inhaberin des Spielwarenladens *Die wilden Schwäne*, hat sich für die zweite Runde Parklets im nächsten Jahr beworben. Sie macht sich keine Sorgen darüber, ob mit dem Verlust von zwei Parkplätzen autofahrende Kunden wegbleiben könnten. »Hier in der Gegend haben viele das Auto schon abgeschafft, weil die Parkplatzsuche generell so zeitraubend ist.« Sie fährt seit 1982 hier Fahrrad und ist selbst an Verbesserungen der Verkehrssituation für Radfahrer interessiert.

Projekt 2Rad-1Kauf-0Emission

Jana Elias (*Die wilden Schwäne*), Michael Schaarschmidt (*Blumencafé*) und elf weitere Einzelhändler nehmen am dreijährigen Projekt 2Rad-1Kauf-0Emission teil, das vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) gefördert wird. Das Projekt läuft parallel zu den Umgestaltungsplänen des Senats. Zwei Fachgebiete der Technischen Universität Berlin (TU) haben im März einen Zukunftsworkshop mit Einzelhändlern der Schönhäuser Allee veranstaltet. Das Ziel: Der Einkauf per Rad soll in der quirligen Straße attraktiver werden. »Ich freue mich, dass es den Teilnehmern so gut gelungen ist, sich in die Rolle des einkaufenden Radfahrers zu begeben. Durch diesen Perspektivenwechsel konnten Aha-Effekte entstehen«, sagt Stephan Daubitz, wissenschaftlicher Mitarbeiter der TU.



Schräg vor den Schönhäuser Allee Arcaden soll noch in diesem Herbst ein Parklet entstehen.

Das Besondere an diesem Forschungsprojekt ist, dass die Einzelhändler in die Konzept- und Maßnahmenentwicklung einbezogen sind und in der Umsetzung der Ideen unterstützt werden, auch finanziell. Inzwischen gibt es ein gemeinsames

umzusetzen. Außerdem entsteht eine Kommunikation zwischen den Einzelhändlern, die durch die monatlichen Treffen gefördert wird.«

Radfahrer sind gute Kunden

Mehrere Studien aus dem In- und Ausland zeigen, wie Radfahrende Kunden den lokalen Einzelhandel wirtschaftlich stärken. Die Einkaufsmengen pro Einkauf sind zwar geringer, jedoch besuchen Radfahrer den lokalen Einzelhandel öfter als Autofahrende Kunden. Außerdem können auf der Stellfläche eines Pkw sechs bis zehn Fahrräder parken – Raum für mehr potenzielle Kunden. In der Stadt Bern in der Schweiz hat man durch eine Verbraucherumfrage festgestellt, dass Radfahrer mehr Umsatz pro Quadratmeter Parkfläche generieren als Autofahrer (7.500 Euro gegenüber 6.625 Euro pro Person und Jahr).

Den Ergebnissen einer in Kiel durchgeföhrten Kundenbefragung zufolge besitzen zwei Drittel der per Rad einkaufenden Kunden ein Auto und entscheiden sich bewusst für die Mobilität auf zwei Rädern.



Michael Haarschmidt beobachtet seit mehr als 20 Jahren, dass immer mehr Menschen mit dem Rad auf der Schönhäuser Allee fahren. Er freut sich auf den Lärmschutz, den das geplante Parklet seinem Blumencafé bieten wird.



Für Geschäftsinhaberin Katrin Schell gehören gerechte Verkehrsplanung, Klimaschutz und Mitbestimmung als Bürgerin zusammen.



Übereinstimmende Ergebnisse aus Dänemark, Frankreich und Österreich identifizieren Radfahrer als treue Kunden, die meistens innerhalb einer kurzen Entfernung von bis zu drei Kilometern zu ihrem Wohnort einkaufen. Dadurch fördern sie den lokalen Einzelhandel. Außerdem verweilen sie länger als Autofahrer in der Gegend.

Zukunftsideen

Nun hoffen alle Beteiligten, dass sich weitere Einzelhändler anschließen werden. Weitere Service-Ideen sind reichlich vorhanden: Gepäckboxen zur Zwischenlagerung von Einkäufen, Parkflächen für Lastenräder, mehr Fahrradbügel, überwachte »Fahrrad-Garderoben« und neue Konzepte für Schrotträder. Was davon für die Einzelhändler umsetzbar ist, wird die Zukunft zeigen. Ebenso, wie Stufe 2 der Umgestaltung der Schönhäuser Allee von Seiten des Senats aussehen wird. Dazu läuft im Moment eine Machbarkeitsstudie.

Die Einzelhändler sind sich einig, dass in den Umgestaltungsprozess alle Bürger einbezogen werden sollten, auch die Autofahrer. »Als erstes den Menschen etwas wegzunehmen, ist keine gute Idee. Man muss Menschen begeistern für Veränderung, sie positiv infizieren«, sagt Michael Schaarschmidt. Katrin Schell sieht das ähnlich: »Ich hoffe, dass sich die Schönhäuser Allee für alle Kunden, sowohl zu Fuß, mit öffentlichen Verkehrsmitteln, auch mit dem Auto, besonders aber mit dem Fahrrad zu einer attraktiven und besonderen Einkaufs- und Flaniermeile weiter entwickelt.«



Auch in Brandenburg verursachen Lkw-Fahrer immer wieder tödliche Radunfälle.

Gemeinsam für die »Vision Zero« in Berlin und Brandenburg

In ihrer letzten Ausgabe warf die radzeit einen Blick auf Radunfälle mit Lkw in Berlin. Dabei handelt es sich nicht nur in der Hauptstadt um ein Problem. Auch in kleineren und größeren Orten in Brandenburg werden jedes Jahr Radfahrende durch Lkw getötet. Weil Schwerlastverkehr ebenso wie Radverkehr anwächst, ist keine Besserung in Sicht. Von LEA HARTUNG, Landesgeschäftsführerin des ADFC Brandenburg.

Cottbus, 23. August 2017, 7:30 Uhr: Die Ampel zeigt grün, eine 29-jährige Radfahrerin fährt geradeaus, der 23-jährige Lastwagenfahrer biegt rechts ab, übersieht die Frau und überrollt sie. Sie erliegt noch am Unfallort ihren schweren Verletzungen.

Szenen wie diese wiederholen sich viel zu oft in Berlin und Brandenburg. Im Zeitraum von 2008 bis 2016 verloren in Berlin auf diese Weise 30 Menschen ihr Leben. Das entspricht einem Drittel aller tödlichen Radunfälle der Bundeshauptstadt. Für das Land Brandenburg liegen

diese Zahlen noch nicht in der Gesamtschau vor, aber allein in Potsdam und Potsdam-Mittelmark waren von 2014 bis 2016 bei insgesamt 33 Radunfällen mit Lkw ein Todesopfer und neun schwerverletzte Radfahrer zu beklagen. Um Leben zu retten, müssen Unfälle zwischen abbiegenden Lkw und Radfahrenden unbedingt verhindert werden. Ziel ist die »Vision Zero«, also keine Verkehrstoten, zu der sich sowohl Berlin als auch das Land Brandenburg offiziell bekannt haben.

Die Ursachen für die schweren Lkw-Unfälle sind vielfältig: Erstens mensch-

liches Versagen in Kombination mit falsch eingestellten Spiegeln. Zweitens unübersichtliche oder baulich fehlerhafte Kreuzungen. Drittens Zunahme von Schwerlastverkehr innerorts gleichzeitig mit wachsendem Radverkehr.

Auch wenn die Schuld an diesen tödlichen Abbiegeunfällen fast immer bei den Lkw-Fahrern liegt, sollen sie nicht allein an den Pranger gestellt werden. Denn technisch und politisch werden lange nicht alle Maßnahmen ergriffen, um menschlichen Fehlern vorzubeugen. Die Schuld an einem tödlichen Unfall kann Traumatisierungen bis hin zur Berufsunfähigkeit nach sich ziehen. Zusätzlich drohen Verurteilungen wegen fahrlässiger Körperverletzung oder Tötung.

Wie können Fahrer unterstützt werden?

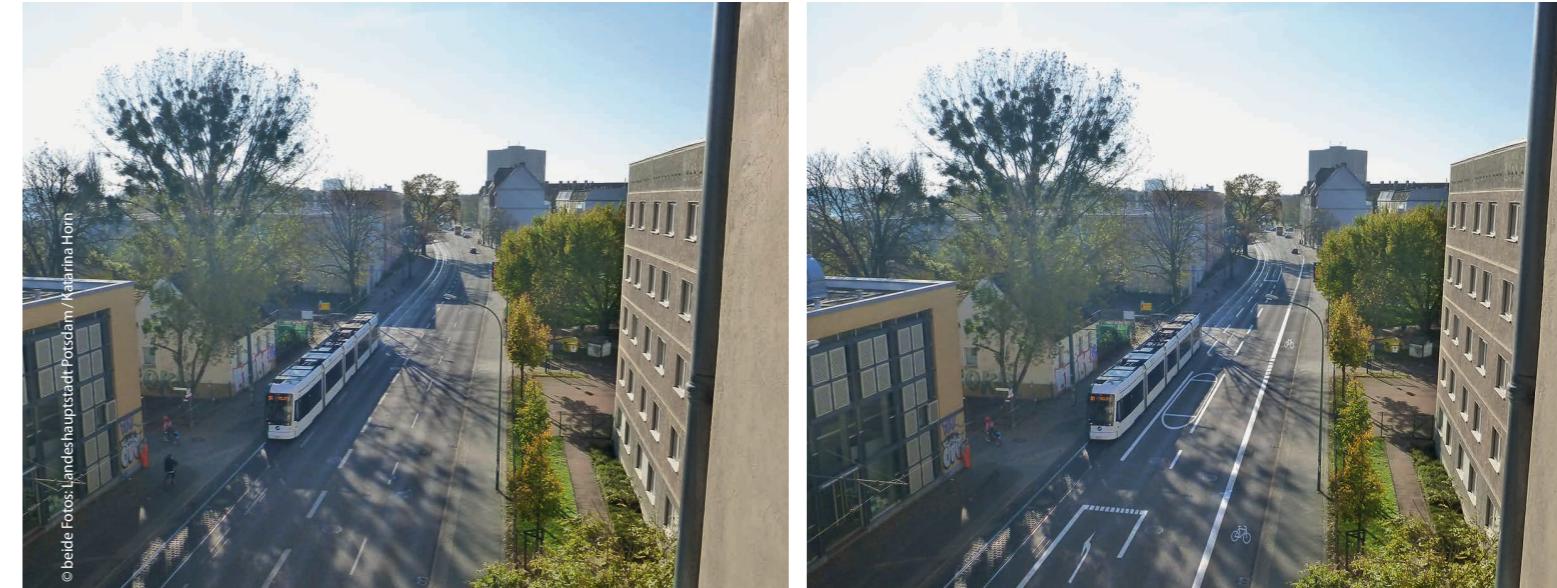
Zunächst muss dafür gesorgt werden, dass die Spiegel korrekt eingestellt sind. Da ein Lkw-Fahrer das manuell machen muss, kostet es ihn viel Zeit. Eine elektrische Einstellung würde das Problem verringern. Bei richtig eingestellten Spiegeln gibt es keinen toten Winkel. Aber der Abbiegevorgang ist laut Siegfried Brockmann von der Unfallforschung der Versicherer (UDV) immer noch eine große Herausforderung: »Der Fahrer muss nicht nur zur rechten Zeit in den richtigen Spiegel blicken, er muss auch multitaskingfähig sein und in einer Art >Split-Screen-Blick< verschiedene Bewegungsabläufe zu einem richtigen Ganzen zusammensetzen.« Deshalb fordert der ADFC seit Jahren den generellen Einbau von Abbiege- und Bremsassistenten in Lkw, die mithilfe von Sensoren die Fahrer auf andere Verkehrsteilnehmer hinweisen und notfalls ein Fahrzeug auch automatisch abbremsen können.

Gefährliche Kreuzungen müssen baulich verändert und insgesamt mehr Forschung und Mittel in die jeweils am besten geeignete Radverkehrsinfrastruktur investiert werden. Langfristig müssen auf Landes- und Bundesebene Lösungen entwickelt werden, wie der Schwerlastverkehr innerorts reduziert werden kann.

Kontakt ADFC Brandenburg:
Gutenbergstraße 76
14467 Potsdam
Tel. 03 31 / 280 05 95,
brandenburg@adfc.de

Bessere Luft dank Radverkehr

In der Potsdamer Zeppelinstraße gibt es plötzlich beidseitig Platz für den Radverkehr. Grund dafür ist ein Verkehrsversuch, der die Schadstoffbelastung der Luft senken soll. Von ANNETTE LEHNIG.



Endlich Platz für Rad: Die Zeppelinstraße vor und nach dem Umbau (Foto bearbeitet).

In Potsdam hat sich viel getan für Radfahrende in den letzten Jahren. Sicher ist noch nicht alles perfekt, das zeigen auch immer wiederkehrende Unfälle mit Lkw, aber der stetig steigende Radverkehr beweist den Erfolg der jüngsten Maßnahmen.

Die Zeppelinstraße war jedoch ein Negativbeispiel für misslungene Verkehrsplanung früherer Jahre. Auf schmalen Wegen mit Einengungen durch Treppen, Baumscheiben und Hauseinfahrten müssen sich Fußgänger und Radfahrer den Platz teilen, während auf der Straße zwei Spuren je Richtung für den motorisierten Verkehr zur Verfügung stehen.

Wollen wir ehrlich sein: eine Verringerung der Fahrspuren, nur um Platz für den Radverkehr zu schaffen, wäre politisch schwer durchsetzbar gewesen. Zu laut tönt die Stimme der Autofahrer über die der Radfahrer, etwa in der lokalen Presseberichterstattung.

Doch ein anderes Argument hatte hohes Gewicht: Schlechte Luft. Die regelmäßige Überschreitung der durch die EU vorgeschriebenen Grenzwerte bei Luftschadstoffen in der Zeppelinstraße machte

Maßnahmen zwingend notwendig. In Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche

Neuaufteilung als notwendige Maßnahme

Entwicklung hat die Stadt Potsdam jetzt einen Maßnahmenplan erstellt, um die hohe Belastung zu reduzieren. Der Modellversuch ist also keine willkürliche Entscheidung um Autofahrer zu ärgern, sondern das Ergebnis einer umfassenden Untersuchung aller möglichen Maßnahmen.

Während der Laufzeit des Modellversuchs wird der Straßenraum neu aufgeteilt. Für Autofahrer stehen stadteinwärts und stadtauswärts je eine durchgängige Fahrspur sowie eine Abbiegespur zur Verfügung.

Stadtauswärts ist für Fahrradfahrer zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Kastanienallee ein Radfahrstreifen markiert, der den existierenden Radweg auf der anderen Straßenseite ergänzt.

Durch den Modellversuch wird getestet, ob die Neuaufteilung des Straßenraums eine dauerhafte Änderung des Verkehrsvorhalts nach sich zieht. Deshalb wer-

den neben der Schadstoffbelastung auch die Reisezeit, die Verkehrsbelastung auf der Zeppelinstraße und den umliegenden Straßen sowie Verkehrsunfälle erfasst.

Anwohner freuen sich über weniger Lärm, Radfahrer über mehr Platz und die Schadstoffbelastung ist nachweislich gesunken. Die Kehrseite: Autofahrer stehen zu Stoßzeiten frustriert im Stau.

Bleibt zu hoffen, dass einige von ihnen nun den Umstieg auf Bahn oder Fahrrad erwägen. Dann wäre mehr Platz für die, die tatsächlich Platz auf der Straße brauchen, wie die Linienbusse, Lieferverkehre oder Krankenwagen. Und nebenbei könnten Anwohner ebenso wie Verkehrsteilnehmer eine leisere und sauberere Zeppelinstraße genießen.

Aktuelle Ergebnisse der Schadstoffmessungen
gibt es unter folgenden Links:
luftdaten.brandenburg.de/home/-/bereich/messstationen

www.umweltbundesamt.de/daten/luftbelastung/aktuelle-luftdaten



Auf sieben Touren in Berlin setzt DHL Parcycles ein und demnächst auch das Liegerad, das Cubicycle.

Lastenräder im Wirtschaftsverkehr: entlastend für Stadt und Mensch

Material, das in einer Fabrik von A nach B geschafft wird. Waren, die zum Kunden müssen. Zentnerschweres Werkzeug, das Handwerker auf der Baustelle brauchen. Transportiert wurde das früher ganz selbstverständlich mit dem Fahrrad. Bis das Auto das Rad als Nutzfahrzeug beinahe verdrängte. Mittlerweile hat ein Umdenken stattgefunden – das Lastenrad im Wirtschaftsverkehr ist schwer im Kommen. Von CLAUDIA LIPPERT und KATRIN STARKE

Joachim Mull hievte die Werkzeugkiste in die robuste Alu-Box, die er vorn auf sein Lastenrad montiert hat. Daneben kommen die Bohrmaschine, die Schleifmaschine, der Schraubenkoffer, zu guter Letzt der Staubsauger für die Späne. »100 Kilo sind das sicher«, schätzt der Tischler, »und wenn ich Bretter transportieren muss, schnalle ich die mit Spanngurten oben drauf«. Als sich der 55-Jährige vor drei Jahren mit seinem Möbelmontage- und Reparaturservice selbstständig machte, stand für ihn fest: Das Dienstfahrzeug würde ein Lastenrad sein. Größtenteils ist Mull in seinem Kiez in Kreuzberg unterwegs. Die Fahrt zum Kunden – meist nicht länger als vier Kilometer. »Mit dem Rad kann ich bis in die Innenhöfe fahren.« Als er noch angestellt war und mit dem Werkstatt-Transporter unterwegs war, habe er meist in der zweiten Reihe parken müssen. Die Parkplatzsituation in der Innenstadt sei ja gelinde gesagt »ungünstig«.

»Ich entlaste Städte« – 150 neue Bikes bis 2019

Als Existenzgründer wollte sich Mull nicht in zu große Kosten stürzen. Sein »Berliner Lastenrad« braucht nur ab und an eine Inspektion. Dann bringt er es zu Pedalpower. In der Werkstatt der Lastenrad-Konstrukteure zieht Azubi Martin Günther gerade noch mal die Schrauben nach an den Dreirädern mit den weißen Boxen. »Ich entlaste Städte« steht in großen Lettern drauf. »Das Nachfolgeprojekt von ‚Ich ersetze ein Auto‘«, informiert Michael Schönstedt, einer der beiden Pedalpower-Inhaber. »Da sind wir mit fünf Rädern mit im Pool.« Das Projekt »Ich entlaste Städte«, vom Institut für Verkehrsorschung im Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) ins Leben gerufen und vom Bundesumweltministerium unterstützt, stellt bundesweit Firmen und öffentlichen Einrichtungen Lastenräder zur Verfügung. 150 Cargobikes, 15 verschiedene Modelle, können Testfahrer drei Monate lang ausprobieren. Bewerbungen sind bis Mitte 2019 möglich. Schönstedt freut sich, dass Pedalpower als

Ausrüster mit dabei ist, denkt aber schon weiter. Mit der Universität Magdeburg feilt er an einem neuen Transportrad mit Neigetechnik und Elektroantrieb. Die Lichtenberger Konstrukteure entwickeln das Rad, die Uni liefert ein standardisiertes Aufnahmesystem, das jeder Hersteller auf sein Rad bauen kann. 2018 soll das Projekt abgeschlossen sein. Parallel ist Schönstedt dabei, ein offenes Lastenradkonzept mit dem Bezirksamt Lichtenberg zu realisieren. Anwohner sollen sich ein Lastenrad ausleihen können, nachdem sie sich via App registriert haben – prinzipiell kostenlos. »Auf Spendenbasis, um Reparaturen zu finanzieren«, erklärt Schönstedt.

Da fährt auch der Azubi ohne Führerschein

Nutzer von den Vorteilen eines Cargobikes zu überzeugen, haben sich auch die Aktivisten des Berliner Verleihsystems Velogut auf die Fahnen geschrieben. Sie haben ein Modellprojekt gestartet, bei dem sie Unternehmen Lastenräder kostenlos für ein bis

drei Monate zur Verfügung stellen. Unterstützt wird das aus dem Programm »Klimaschutz und Radverkehr« des Bundesumweltministeriums. »Wir stellen die Räder, das Ministerium übernimmt die Auswertung«, sagt Projektleiterin Cora Geißler von Velogut. 30 Lastenräder mit verschiedenen Aufbauten stellt der Verleiher zur Verfügung, 150 Unternehmen können testen. Schon beim Probelauf im Februar meldete sich der Kreuzberger Schornsteinfegermeister Norbert Skrobek an. »Oft müssen wir nur 500 bis 2000 Meter fahren, nehmen das Auto nur wegen des Materialtransports«, sagt er. Das Lastenrad sei für diese kurzen Wege eine schnelle Alternative. Außerdem könnte er auch seinen Azubi damit losschicken, der noch keinen Führerschein hat. Nächstes Frühjahr werde er sich »definitiv ein Lastenrad anschaffen«. Nicht nur er: »Auch Kollegen aus der Innung.«

Bei »VinoVelo« kommen auch die Kunden mit dem Rad
Im Mai ist das Velogut-Projekt richtig an den Start gegangen. Ina Eichhorn hat sich kürzlich beworben, will ein E-Cargobike testen. Als Berlinerin mit Pfälzer Wurzeln beliefert sie die Hauptsäder mit Weinen von pfälzischen Familienbetrieben. Anfangs



© privat
Ina Eichhorn vom Start-up VinoVelo liefert nur per Rad an ihre Kunden aus: »Das stinkt nicht, macht keinen Krach, macht einfach Spaß.«



Palliativmedizinerin Kerstin Lieber (Mitte): »Beim Radfahren kriege ich zwischen den Hausbesuchen den Kopf frei.«

war die Kleinunternehmerin mit ihrem Holland-Rad unterwegs, »da passen zwölf Flaschen in die Gepäcktaschen«. Mittlerweile nutzen sie und ihr Mann meist den betagten Long John, den ihr Mann wieder aufgemöbelt hat. Auch Abholer kämen häufig mit dem Rad zu ihr. »Das muss ich doch bei Ihnen«, habe ihr kürzlich ein Kunde gesagt. Ihr Start-up hat Eichhorn »VinoVelo« genannt.

Die Kritiker vom Lastenrad überzeugen

Fast 80 »Probanden« hat Velogut mittlerweile. Vom Glaser über den Schlüsseldienst bis zur Palliativmedizinerin in Diensten der Björn-Schulz-Stiftung. Bislang sei sie mit ihrem Notfallkoffer oft auf einem »normalen« Fahrrad unterwegs, sagt Kinderärztin Dr. Kerstin Lieber. Die Untersuchungsgeräte seien aber zu schwer für Gepäcktaschen oder Rucksack. Vom Lastenrad ist sie jetzt schon überzeugt. »Klar geht das nicht bei jedem Wetter, aber bis zu 200 Kilometern pro Woche bin ich damit unterwegs«, sagt Lieber. »Beim Radfahren kriege ich zwischen den Hausbesuchen den Kopf frei.« Und: »Von Pankow bis zum Alex war mein Mann mit dem Auto gerade mal zehn Minuten schneller.« Gibt es wirklich mal ein Problem mit dem Rad, kommt der mobile Wartungsdienst von Velogut. Bis Juni 2018 läuft das Projekt. »Wir wollen an die Klientel ran, die bislang gegenüber dem Lastenrad eher kritisch eingestellt ist«, erklärt Cora Geißler. »Es geht nicht um den Test, welches Rad in der Stadt geeignet ist, sondern welcher Kunde drauf passt.« Da denke man »an den Pflegedienst, der zur Oma in den Kiez« fahre. Nicht zuallererst an den Logistiker. Der habe das Lastenrad eh entdeckt.

Das Kühlrad als ein echter Zugewinn

Wie City-Logistiker Velogista, der Waren von seinen Verteilzentren an der Adalbertstraße und der Beusselstraße aus innerhalb des S-Bahn-Rings zustellt. Zwei weitere Hubs sind in Planung – in Prenzlauer Berg und Schöneberg. »Damit die Strecken kürzer werden«, sagt Mitarbeiterin Miriam Giesecking. Derzeit transportiert das 2014 gegründete Start-up auf Touren zwischen 15 und 25 Kilometern Länge auf seinen E-Lastenrädern Speditionsgegenstände und Bürobedarf, Blumen, Zeitschriften, Ökokisten, Kaffee. Bis zu 250 Kilogramm können die Kuriere auf ihren Rädern



Derzeit sind neun Velogista-Räder in Berlin unterwegs. Langfristig sollen es über 100 werden, plant Firmengründer Martin Seißler.

zuladen. Aber nicht immer sind sie mit so schwerer Fracht unterwegs. Die Entwicklung gehe zur »Atomisierung der Sendung«, sagt Velogista-Gründer Martin Seißler. Sendungen würden immer kleiner, sollten immer schneller zugestellt werden. »Da haben wir als Rad-Logistiker das passende Fahrzeug für jede Sendung.« Seit wenigen Wochen hat Velogista ein Rad mit aktiver Kühlung im Einsatz, das das Start-up mit einem Kühlfahrzeughersteller selbst entwickelt hat. Das Kühlrad sei ein »großer Zu- gewinn«, sagt Seißler. »Jetzt können wir fürs Ökodorf Brodowin Milch, Obst und Gemüse ausliefern«, erklärt Mitarbeiterin Giesecking. Gemeinsam mit Studenten der Technischen Universität Berlin tüftelt Velogista zudem daran, Ware ohne Unterbrechung der Kühlkette auch mit passiver Kühlung transportieren zu können – also ohne die Stromquelle zur Kühlung immer mitzuführen zu müssen.

Im November soll das Cubicycle nach Berlin kommen

Auch bei der Deutschen Post hat man erkannt, dass Lastenräder beim Zustellen und Abholen von Express-Sendungen eine gute Alternative sind. Im innerstädtischen Verkehr seien Fahrradkuriere generell flexibler als Transporter. »Sie kommen im Vergleich zu Zustellfahrzeugen pro Stunde auf bis zu doppelt so viele Auslieferungen«, rechnet Anke Blenn aus der Berliner Pressestelle der Deutsche Post DHL Group vor. Ende Mai hatte DHL Express ein Pilotprojekt zum Einsatz von Lastenrädern abgeschlossen und den Regelbetrieb gestartet: Auf sieben Touren in Mitte, Friedrichshain, Kreuzberg und Prenzlauer Berg setzt DHL Parcycles ein – Lastenräder mit Transportboxen unterschiedlichen Fassungsvermögens, 160, 185 und 210 Liter. Voraussichtlich ab November wird es ein weiteres Novum von DHL Express auf Berlins Straßen geben: ein Lastenrad mit Liegesitz und Containerbox dahinter. Damit werde Berlin nach Frankfurt die zweite Stadt in Deutschland sein, in der ein Cubicycle unterwegs sei. Die Box fasse Sendungen bis zu einem Kubikmeter Volumen und 125 Kilogramm, erklärt Markus Reckling, Managing Director bei DHL Express Deutschland. Starten wird das Cubicycle vom City-Hub in Mitte aus – einem Containerdepot, an dem auch die Touren der DHL-Parcycles beginnen und enden. »So ein City-Hub kann bis zu zwei Zustellfahrzeuge ersetzen«, hebt Reckling hervor. Dadurch würden pro Jahr 16 Tonnen Kohlendioxid vermieden.

Senatsverwaltung setzt für die letzte Meile auf KoMoDo

Auch der Senat will durch die Einrichtung von Mikrodepots erreichen, dass noch mehr Verkehre aufs Lastenrad verlagert werden. »KoMoDo« nennt sich das zentrale Vorhaben des Landes Berlin, das vom Bundesumweltministerium gefördert werden soll. KoMoDo steht für »Kooperative Nutzung von Mikro-Depots durch die KEP-Branche für den nachhaltigen Einsatz von Lastenrädern in Berlin«. KEP heißt Kurier – Express – Paket. »Es sollen Mikro-Depots errichtet werden, die die beteiligten Unternehmen gemeinsam nutzen, um die Belieferungen, auf der letzten Meile mit Lastenrädern durchzuführen«, erläutert Dorothee Winden von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Neben dem Senat und Hafen-Logistiker Behala gehören die sieben größten deutschen KEP-Dienstleister dem Konsortium an: DHL, DPD, Hermes, GLS, TNT, UPS und GO! Auf 18 Monate ist das Pilotprojekt ausgelegt. Wann es startet, ist noch ungewiss. »Der Antrag liegt dem Ministerium derzeit zur finalen Begutachtung vor«, so Winden. Wie viele Lastenräder derzeit im Berliner Wirtschaftsverkehr unterwegs seien, kann sie nicht sagen. »Das wird in keiner Statistik erfasst.« Auf jeden Fall seien sie im Stadtbild seit einiger Zeit stärker sichtbar. Zwar sei das Lastenrad »nicht in jedem Bereich des Wirtschaftsverkehrs, nicht auf jeder Tour oder für jede Ware die geeignete Alternative«, meint Verkehrsministerin Regine Günther. »Doch vieles lässt sich mit Lastenrädern sinnvoll transportieren. Dieses Potenzial gilt es zu nutzen.«

Kaufanreiz schaffen per Finanzspritzte

»Wenn es der Senat ernst meint mit dem Lastenrad, dann muss er die Radwege breiter machen«, sagt Michael Schönstedt von Pedalpower. Außerdem müsse die Anschaffung von gewerblichen Cargobikes finanziell unterstützt werden, fordert Lastenrad-Blogger Arne Behrensen von cargobike.jetzt. Er verweist auf Baden-Württemberg und das Saarland, wo Gewerbetreibende eine Finanzspritzte bekommen, wenn sie sich ein E-Lastenrad zulegen. Oder auf Städte wie München, Mannheim oder Regensburg. In der Berliner Koalitionsvereinbarung sei so eine Kaufprämie doch auch vereinbart. Die Mittel seien für den nächsten Doppelhaushalt beantragt, bestätigt Senatssprecherin Winden. Mitte 2018 solle auch das »Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept« vorliegen. Darin werde das Lastenrad explizit eine Rolle spielen.



Den Schornsteinfeger Skrobek hat der Velogista-Test überzeugt. Nur für den Winter findet er das Lastenrad nicht ganz so geeignet, deswegen kauft er sich erst im Frühjahr eines.



Pedalpower-Chef Michael Schönstedt (links) kontrolliert mit Azubi Martin Günther noch mal die Dreiräder fürs Projekt »Ich entlaste Städte«, die dieser Tage ausgeliefert werden.

Umstieg fällt Unternehmen noch nicht leicht

Noch hinke Berlin hinterher, sagt Michael Schönstedt. »Viele unserer Aufträge kriegen wir aktuell aus München.« Der Pedalpower-Mann ist überzeugt: »Wir sind beim gewerblich genutzten Lastenrad erst ganz am Anfang der Geschichte. Da ist noch irrsinnig viel Luft nach oben.« Die Studie zum Einsatz von Fahrrädern im Wirtschaftsverkehr, die das DLR im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums im vorigen Jahr veröffentlichte, sei noch ziemlich konservativ in ihrer Prognose, meint Velogista-Gründer Seißler. »Die kommen auf 33 Prozent Verlagerungspotenzial.« Während die European Cycologic Federation davon ausgehe, mehr als die Hälfte des gesamten Verkehrs – Fracht und Personen – mit Lastenrädern abwickeln zu können. »Für den Anfang sind 50 Prozent ja nicht schlecht«, sagt Seißler. »Aber wir sagen: 80 Prozent sind möglich.« Bei den Studien sei noch nicht berücksichtigt worden, dass auf Lastenrädern der neuen Generation ganze Europaletten befördert würden. Der Markt sei riesig. Obwohl der Umstieg auf eine neue Logistiklösung vielen Unternehmen noch nicht leicht falle. »Aber das hat auch viel mit politischem Willen zu tun«, sagt Seißler.

Infos im Web:

velogista.de | pedalpower.de

Infos rund ums Lastenrad: www.cargobike.jetzt

Infos über das Projekt »Ich ersetze ein Auto«: www.lastenradtest.de



Joachim Mull transportiert sein Werkzeug per Lastenrad – und nach Feierabend seine Sambatrommeln.

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«, Grünberger Str. 24 (Friedrichshain), **Franziska Schneider**, franziska.schneider@adfc-berlin.de

Lichtenberg

4. Do im Monat, 19 Uhr, UmweltKontaktstelle, Liebenwalder Str. 12, 10355 Berlin. **Christine Hentschel**, christine.hentschel@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, in der Werkstatt der Kulturen, Wissmannstr. 32, 12049 Berlin. **Ralf Tober**, Tel. (030) 680 184 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, »Unverunft«, Mauerstraße 6, 13597 Berlin. **Michael Goretzki**, Tel. (0170) 661 15 84

Steglitz-Zehlendorf

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

Tempelhof

1. Do im Monat, Treffpunkt und Uhrzeit siehe: www.adfc-berlin.de/tempelhof, **Gisela Meiners-Michalke**, gisela.meiners@adfc-berlin.de

Treptow-Köpenick

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

Wuhletal Marzahn-Hellersdorf

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

Die Minibar als Schlüssel zur Verkehrswende

Noch klingen autonom fahrende Autos wie Zukunftsmusik, doch früher oder später könnten sie auch auf Berlins Straßen zum Alltag gehören. Die *radzeit* beschäftigt sich deshalb in einer zweiteiligen Serie mit den möglichen Folgen des autonomen Fahrens für Städte und Radfahrende: Welche Chancen gibt es – und welche Risiken? Mit dem ADFC-Mobilitätsreferenten Tim Lehmann kommt in dieser Ausgabe ein Fahrradaktivist zu Wort, der eine positive Vision zu selbstfahrenden Autos entwickelt hat. Dieses Interview führte NIKOLAS LINCK.



Das Ende der Parkplatzsuche: Autonome Fahrzeuge wie »mobuno« könnten platzsparend und für alle Nutzer zugänglich auf engem Raum stehen.

Über autonomes Fahren wird viel gesprochen. Die vorherrschende Meinung ist allerdings, dass die Technologie noch nicht reif ist.

Das ist ein Irrglaube, der in Deutschland verbreitet ist. Die Technik gibt es bereits seit einigen Jahren und sie wird täglich besser. Nicht nur von Google und Tesla in Kalifornien. Auch in China, Indien und zunehmend mehr Ländern. Man muss immer kritisch hinterfragen, wer in der öffentlichen Debatte welche Interessen verfolgt. Wie viele Menschen würden heute noch ein neues Auto mit Lenkrad kaufen, wenn Lenkräder vielleicht in fünf Jahren bereits Technikgeschichte sind? Es ist eine Frage des Willens, wie schnell man es einführt. Um die gesetzlichen Rahmenbedingungen wird es in dieser Legislatur maßgeblich gehen, da werden die Weichen gestellt. Deren Auswirkungen gehen weit über die Automobilität hinaus.



Tim Lehmann hat lange bei der Deutschen Bahn gearbeitet. Anschließend war er beim Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ), bevor er sich mit dem ium-Institut für Urbane Mobilität selbstständig gemacht hat. Der Stadtplaner und Mobilitätsforscher ist seit April ehrenamtlicher Mobilitätsreferent für den ADFC Berlin.
Web: www.iumberlin.de

Du beschäftigst dich seit vier Jahren mit autonomem Fahren, obwohl du gar kein Auto besitzt. Lösen sich die Verkehrsprobleme nicht von allein, wenn der Umweltverbund gestärkt wird? Ab 2018 wird es in Berlin das bundesweit erste Mobilitätsgesetz geben.

Das Mobilitätsgesetz ist ein riesiger Schritt in die richtige Richtung. Aber trotz vorbildlichem ÖPNV, einem gut funktionierenden Carsharing-Markt, steigendem Radverkehr und guten

»Wir müssen uns stärker mit dem Auto beschäftigen«

Bedingungen für Fußgänger haben wir in Berlin heute 20 % mehr Autos als vor 15 Jahren. 200.000 Autos mehr auf den gleichen Straßen – daher kommt der Stress, den wir alle täglich im Verkehr erleben. Obwohl im Verhältnis immer weniger Wege mit dem Auto zurückgelegt werden, steigt die Zahl der Autos an. Von einer Verkehrswende sind wir weit entfernt. Die vielen Parkplätze im öffentlichen Raum bilden immer noch einen starken Anreiz für den Autobesitz. Abwrack- und Kaufprämien und die viele Werbung tun ihr übriges.

Wir alle wünschen uns weniger Autos in der Stadt. Was sind die Möglichkeiten der Zukunft?

Da sind wir bei den Chancen und Risiken. Rein rechnerisch braucht man in einer Großstadt wie Berlin nur 3 % der Fahrzeuge für die gleiche Anzahl an Personenkilometern, die Menschen mit dem Auto zurücklegen. Statt aktuell 1,2 Mio. Pkw wären das nur 40.000 Fahrzeuge. Die Berechnung ist ganz einfach: Wenn Flotten zukünftig effizient geteilt werden, könnten Fahrzeuge rund acht Stunden am Tag Personen befördern, statt aktuell nur eine halbe Stunde. Wenn es gelingt, die Fahrzeuge zu 50 % auszulasten statt zurzeit nur zu 25 %, wären sie nochmal doppelt so effizient. 3 % ist der rechnerische »Best Case«. Doch auch mit 30 % der heutigen Autos, wie vom Umweltbundesamt gefordert, wäre ich schon zufrieden. Es gibt aber auch Szenarien, die von einer Verdreifachung der Fahrzeuge ausgehen. Der rechnerische »Worst Case« wäre, wenn wir bei allen Menschen ab fünf Jahren eine Vollmotorisierung haben, also ein Auto für jeden Einwohner. Im selbst fahrenden Auto braucht man keinen Führerschein mehr, theoretisch könnten auch Kinder eines besitzen. In vielen US-



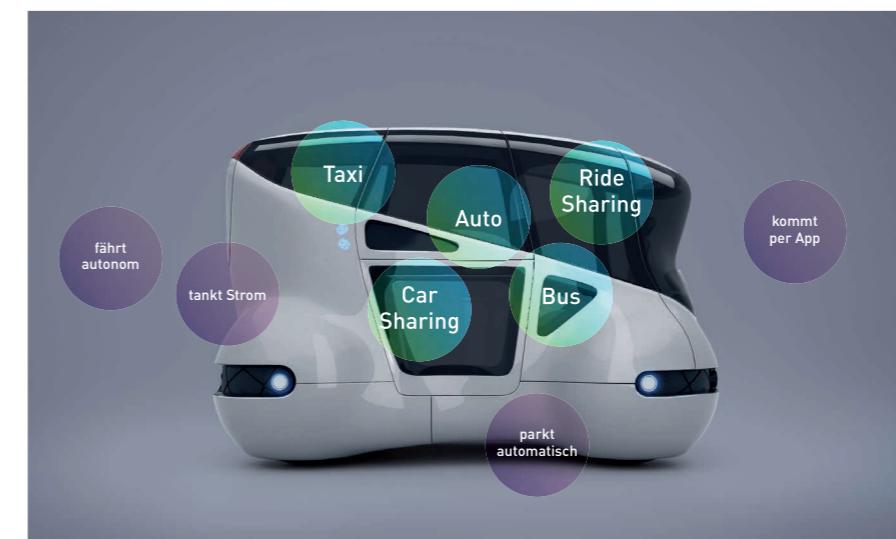
Auch in engen Innenstädten vor der Haustür abgeholt werden? Wenn Unfälle ausgeschlossen sind und nur noch ein Bruchteil der heutigen Fahrzeuge in unseren Städten unterwegs sind, könnte das Realität werden.

Städten gibt es heute schon Vollmotorisierung. In Deutschland zum Teil auch, in Wolfsburg gibt es 1.000 Autos auf 1.000 Einwohner. Aktuell geht es leider eher in diese Richtung, der Trend zum Sharing kommt nicht von selbst. Vor zwanzig Jahren wurden Telefone im öffentlichen Raum noch geteilt, in Form von Telefonzellen. Damals unvorstellbar, heute Realität. Zwischen 3 % und 300 % Fahrzeuge, wohlgerichtet für die gleiche Automobilität, liegt der Faktor 100. Was das eine oder das andere Extremsszenario für unsere Städte und besonders für den Radverkehr bedeutet, kann sich wohl jeder selbst ausmalen.

Und welche Möglichkeiten haben wir, das zu beeinflussen?

Autonomes Fahren bedeutet eine große Disruption, also eine historische Zäsur, viel wichtiger noch als die aktuelle Debatte um Elektromotoren und Schadstoffe. Disruptionen bieten die Chance, Systeme neu zu denken. Es kommen ganz neue Player auf den Markt, etablierte Industrien können komplett verschwinden. Natürlich tun die deutschen Autohersteller alles dafür, dass es ihnen nicht so ergeht wie der Textilindustrie, der Druckindustrie, der Elektronikbranche, den Kameraherstellern oder der Energiewirtschaft. An ihrer Stelle würde ich versuchen, diese Disruption

zu vermeiden oder hinauszögern, da manche von ihnen zu schwerfällig sind, um das zu überleben. Es geht da um die Deutungshoheit. Seitdem Google sein »Self Driving Car Projekt« in aller Stille vorantreibt, liegt diese Deutungshoheit wieder fast komplett bei der Autoindustrie. Das Bild, welches die Autoindustrie vom autonomen Fahren zeichnet, ist also maßgebliche Grundlage für die öffentliche Wahrnehmung des Themas, anstehende Gesetze und Planungen. Deshalb müssen wir Aktivisten, Verbände und Initiativen uns stärker in die Diskussion einschalten. Denn auf allen Straßen, die wir heute bauen, werden in Zukunft autonome Fahrzeuge unterwegs sein – vielleicht in fünf, vielleicht erst in fünfzehn Jahren. Wie sollen diese Straßen aussehen? Brauchen wir immer noch so viele Parkplätze? Wir müs-



Ein Fahrzeug, viele Funktionen: Das Auto der Zukunft könnte verschiedene Nutzungsarten in sich vereinen.



Das automatische Aneinanderreihen mehrerer Fahrzeuge, so genanntes »Platooning«, könnte viel Platz sparen und Auffahrunfälle verhindern.

sen uns viel aktiver für effiziente Fahrzeugnutzung durch Sharing-Modelle einsetzen, auch und gerade wenn wir in Zukunft weiterhin Rad fahren wollen.

Um Dich dem Thema zu nähern, hast Du mit Gleichgesinnten eine eigene Vision vom autonomen Fahren entwickelt ...

Richtig. In einem aktivistischen Küchentisch-Projekt haben wir »mobuno« entwickelt, das viel mehr bietet als konventionelle Autos. Zwei von uns arbeiten als Grafiker, daher kommen auch die schönen Bilder. Das »mobuno«-Projekt basiert auf einer ganz einfachen Formel: Mit einer Verschlechterung der Automobilität werden wir keine Mehrheiten gewinnen. Wir dürfen uns also nicht fragen, was wir Autofahrern wegnehmen können, sondern was wir ihnen anbieten können, damit ihr Produkt noch besser wird. Statt Verzicht, Vernunft oder Moral zu predigen, müssen wir Alternativen anbieten, die mehr Genuss versprechen und den Nerv der Menschen treffen.

Was ist denn das Neue an »mobuno«?

Tim: Die Digitalisierung bringt viele neue Features, die wir in Ansätzen schon kennen. Das Auto erkennt, wer gerade einsteigt und kennt seine Präferenzen. Im selbstfahrenden Auto ist Fahrzeit gleich Nutzzeit. Es wird On-Bord-Entertainment geben; Sitze werden nach eigenen Vorlieben eingestellt. Wir haben uns viel mit der Frage beschäftigt, wie man die Bedürfnisse Status und Individualisierung bei gescharften Flotten befriedigen kann. Der eigentliche Besitz des Fahrzeugs ist dabei gar nicht so relevant, vielen genügt besonderer Service, ausreichend Platz, »VIP-Status«. Wichtig ist die Single-Ride-Option bei »mobuno«: Für mehr Geld kann man eine Fahrt alleine buchen, ohne dass jemand zusteigt. Außerdem hat »mobuno« eine Minibar, aus der man jederzeit ein kühles Bier oder andere Getränke genießen kann. Die Minibar könnte der Schlüssel zur Verkehrswende sein. Denn sie verspricht Lebensqualität, Luxus, Spaß, Freiheit. Und sie muss professionell betrieben werden. Bei der Lufthansa funktioniert sie, im privaten Auto nicht, im Hotelzimmer funktioniert sie, im eigenen Schlafzimmer nicht. Außerdem würden durch solche Services neue Arbeitsplätze entstehen, die Jobs in der Autoindustrie kompensieren können.

Sollten wir uns nicht vielmehr damit beschäftigen, wie beispielsweise Eltern ihre drei Kinder kostengünstig zur Kita transportieren, anstatt Status und Luxus in den Vordergrund zu stellen?

Selbstverständlich gehört das dazu, »mobuno« ist sozial, familienfreundlich, günstig. Wenn das System auf Effizienz angelegt ist, kann man Fahrten im Schnitt ab 5 ct pro Kilometer anbieten. Es ist gerecht, denn es steht allen jederzeit und überall zur Verfügung.

Wie geht es weiter?

Ich hoffe, dass es genügend Leute gibt, die das Auto der Zukunft für lebenswerte Städte optimieren wollen. Der ADFC-Bundesverband beschäftigt sich jetzt mit dem Thema und lotet Positionen aus. Ich persönlich würde glatt vorschlagen, dass das Lenkrad bis spätestens 2025 abgeschafft wird (lacht), im Sinne von »Safety First«. Dann läge die Verantwortung für Unfälle bei den Flottenbetreibern oder Herstellern. Die Vision Zero – null Verkehrstote – wäre plötzlich Realität, da kein Vorstand die Verantwortung für 3.000 Tote und zigtausend Schwerverletzte übernehmen würde. Sofort würden alle relevanten Maßnahmen umgesetzt, wie wir es im Luft- und Schienenverkehr schon kennen.

Aber wenn Auto-Mobilität so viel attraktiver wird, was wird dann aus dem ÖPNV und dem Radverkehr? Wollen dann nicht alle nur noch »mobuno« fahren?

Es wird sicherlich Verschiebungen geben. Ich fahre heute gar nicht Auto, »mobuno« würde ich bestimmt ab und zu nutzen. Aber wenn Auto-Mobilität im Sinne des »Best Case« doppelt so gut wird, dann wird ÖPNV, zu Fuß gehen und Radfahren sogar noch viel schöner, weil viel Platz gewonnen und die Sicherheit steigen würde. Das wäre ein unvorstellbarer Quantensprung für die urbane Lebensqualität. Allein in Berlin könnten insgesamt Flächen dreimal so groß wie das Tempelhofer Feld frei werden, wenn es kaum noch parkende Autos gibt. Ich glaube, dass der Modal Split sich bei diesem Szenario in Richtung Umweltverbund verschieben würde, daher engagiere ich mich dafür.

In der radzeit 1/2018 richten wir dann den Blick auf kritische Aspekte wie Sicherheitsrisiken und die Gefahr, dass Radfahrende von Straße verdrängt werden.



Erstklassig: Der Highway One zwischen Brookings und Gold Beach, gleich nördlich von Kalifornien.

Cycle Oregon: Wo der Westen noch wild ist

Jedes Jahr im September fahren 2.000 Radler durch den amerikanischen Nordwesten – um in grandioser Landschaft Gutes für sich und andere zu tun. Text und Fotos von STEFAN JACOBS.

Die Jeans hängt verbeult an den Hosenträgern, als Ken, der Bürgermeister, die Freilichtbühne betritt und in die Runde schaut. »Ihr seid jung, dünn, gesund, reich, gutaussehend. Ich hasse euch!« Den Lacher des Publikums auf der Wiese hat er sicher, obwohl viele Ältere und ein paar Dicke dabei sind. Insgesamt 2.000 aus fast allen Staaten der USA, ein paar Kanadier, eine Handvoll Europäer. Doch die meisten sind aus Oregon – dem nördlichen Nachbarstaat von Kalifornien, in dem vor allem die Metropole Portland grüner fühlt und lebt als der Rest des Riesenlandes. Man sieht es, wenn man mit S-Bahn, Tram oder Bus (die Fahrräder allesamt gratis mitnehmen) auf der neuen Tram- und Fahrradbrücke den Willamette-Fluss überquert, an dessen Ufer schon in den 1980ern die Stadtautobahn für einen Park abgerissen worden ist. Und man spürt es, wenn man zwischen all den Bio-Burger-Läden, Mikrobrauereien und Fahrradgeschäften keinen McDonald's sieht.

Jetzt also, im 200 Meilen weiter südlich gelegenen Myrtle Creek, stimmt Bürgermeister Ken an diesem Abend im Herbst 2016 seine Gäste auf die Abenteuerwoche namens »Cycle Oregon« ein: »Ich bin 70 und verstehe bis heute nicht, wie man mehr als 50 Meilen am Tag auf einem Rasierklingensattel fahren kann.« Aber er wünsche viel Vergnügen.

Die Einwohnerzahl von Myrtle Creek hat sich an diesem Tag fast verdoppelt. Cycle Oregon ist ein riesiger Wanderzirkus, der 1988 als Idee eines Zeitungsreporters begann und inzwischen als perfekt organisiertes Event der wohl beste Weg ist, sich Land und Leute zu erschließen. Wohlhabende Stadtmenschen sollen in grandioser Umgebung eine Woche lang unbesorgt Rad fahren und ihr Geld in Gemeinden ausgeben, die es brauchen können. Zum einen, indem sie Läden und Kneipen frequentieren, was sie allerdings dank Vollverpflegung nicht müssen. Zum anderen, indem die gemeinnützige Cycle-Oregon-Stiftung jedes Jahr Geld



Mit 3,8 Mio. Einwohnern beherbergt der US-Bundesstaat Oregon wenig Menschen, aber umso mehr atemberaubende Landschaft.



Cliffhanger: Blick auf den Pazifik in Port Orford, Oregon.

an die Gastgeber verteilt: Beleuchtung für den Footballplatz, eine Fahrradwerkstatt an der Schule, ein Radweg zum Stadtpark. Das mit 100.000 Dollar bisher größte Projekt ist die Planung eines 100 Kilometer langen Radwegs von Portland an die Pazifikküste.

Grundregel: It's a ride, not a race

Dorthin ging es im vergangenen Herbst, während 2017 – ausgerechnet zum 30. Jubiläum – die Tour erstmals ausfiel: Riesige Waldbrände wüteten auch um den einzigen Nationalpark von Oregon, der das Highlight der rund 700 Kilometer langen Tour durch Walde, Prärie und Vulkangestein werden sollte: Crater Lake, ein mehr als 2.000 Meter hoch gelegener, 500 Meter tiefer und unvorstellbar blauer See im vor Jahrtausenden explodierten Kegel eines Vulkans. Und ringsherum liegt endlos weit und wild der Westen, der erst vor 200 Jahren von Siedlern erreicht wird – mit den bekannten, verheerenden Folgen für die Ureinwohner. Oregon ist so groß wie Westdeutschland und hat weniger Einwohner als Sachsen. Platz genug, um jedes Jahr eine neue Route auf abgelegenen Straßen zu finden, die im Winter präsentiert und im September darauf gefahren wird. Dabei gilt: It's a ride, not a race. Nicht Tempo zählt, sondern Genuss. Wer zur Dämmerung nicht im Camp ist, wird vom Besenwagen eingesammelt.

Morgens null Grad und elf Prozent Steigung

Nach einem Premierentag in sanft gewelltem, vom Sommer goldgelb gefärbten Gras- und Weideland wird es am zweiten Morgen ernst: Null Grad im Hochtal Camas Valley, wo das Camp mit all seiner Ausstattung – Zelte, Trucks für Duschen und Gepäck – von einer dünnen Reifsicht überzogen ist und die Sonne ein bisschen braucht, um über die Berge zu steigen. Berge, durch die unser Sträßchen bald mit bis zu elf Prozent Steigung führt. Gut für die kalten Waden, hart für die Lunge. Und grandios, wenn der Blick durch die unvorstellbar klare Luft über die menschenleere Wildnis schweift.

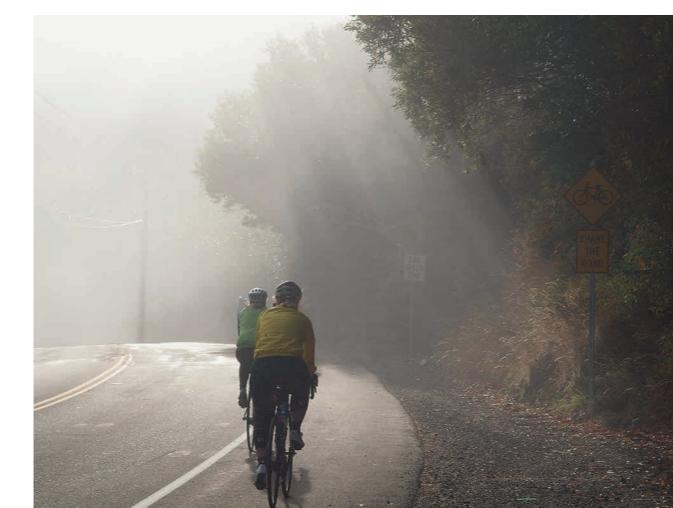
Hillary-Country trifft Trump-Country

Auf dem Gipfel gibt es Getränke und frisches Obst; serviert von Einheimischen, die vor guter Laune fast bersten. Jeder plaudert mit jedem, beim Stopp oder unterwegs, kürzer oder länger, wie es sich ergibt. Die berüchtigte oberflächliche Ami-Freundlichkeit erweist sich als perfekt für diese Art des Reisens. Sie hilft über Berge und gegen den zunehmenden Wind, mit dem sich der Pazifik bemerkbar macht. Am Abend ist er erreicht. Drei Tage geht es nun an der Westküste mit ihren gewaltigen Felsen und den menschenleeren Stränden am eiskalten Ozean entlang. Es ist der Nordteil des legendären Highway One, der über San Francisco und L.A. bis an die mexikanische Grenze führt.



Ich war hier: Erinnerungsfoto in Brookings, Oregons Südwestzipfel.

Am vorletzten Abend erscheint Cycle-Oregon-Erfinder Jonathan Nicholas auf der Bühne und widmet sich dem Thema, auf das man als Europäer auch unterwegs oft angesprochen wird: Wie das mit Trump passieren konnte. »Hillary-Country trifft Trump-Country«, beschreibt er den Plot und sagt, die Leute hier produzierten das Essen für die Starbucks-Büromenschen von Portland. »Die leben doch nicht hier, weil sie in der Stadt nicht zurechtkämen!« Irgendwie müsste sich diese Mauer aus Hass doch überwinden lassen. Worte an eine Gemeinde, in der viele Trump nicht ertragen. Aber am nächsten Morgen, wenn in der Morgensonne das Rührei dampft, das die Leute aus Trump-Country so nett auf die Teller ihrer gestählten Gäste schaufeln, ist die Welt doch wieder intakt. Zumindest für den Tag im Sattel.



Eldorado im Morgennebel: Landstraße am Rogue River, landeinwärts.

Alle Infos zum Event unter www.cycleoregon.com. Route und Reservierung für 2018 ab 1. Februar online. Kosten inkl. Vollverpflegung und Support: ca. 1.000 Dollar (ggf. zzgl. Mietzelt und -rad). Flug von Berlin nach Portland ab ca. 900 Euro. Leihfahrräder (am besten Rennrad) in Portland buchbar (www.travelportland.com/bike) sowie bei den mitreisenden Mechanikern: www.bikegallery.com und www.dayvillermec.com (Inhaber Simon Graves ist Mechaniker und verleiht erstklassige Rennräder).

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

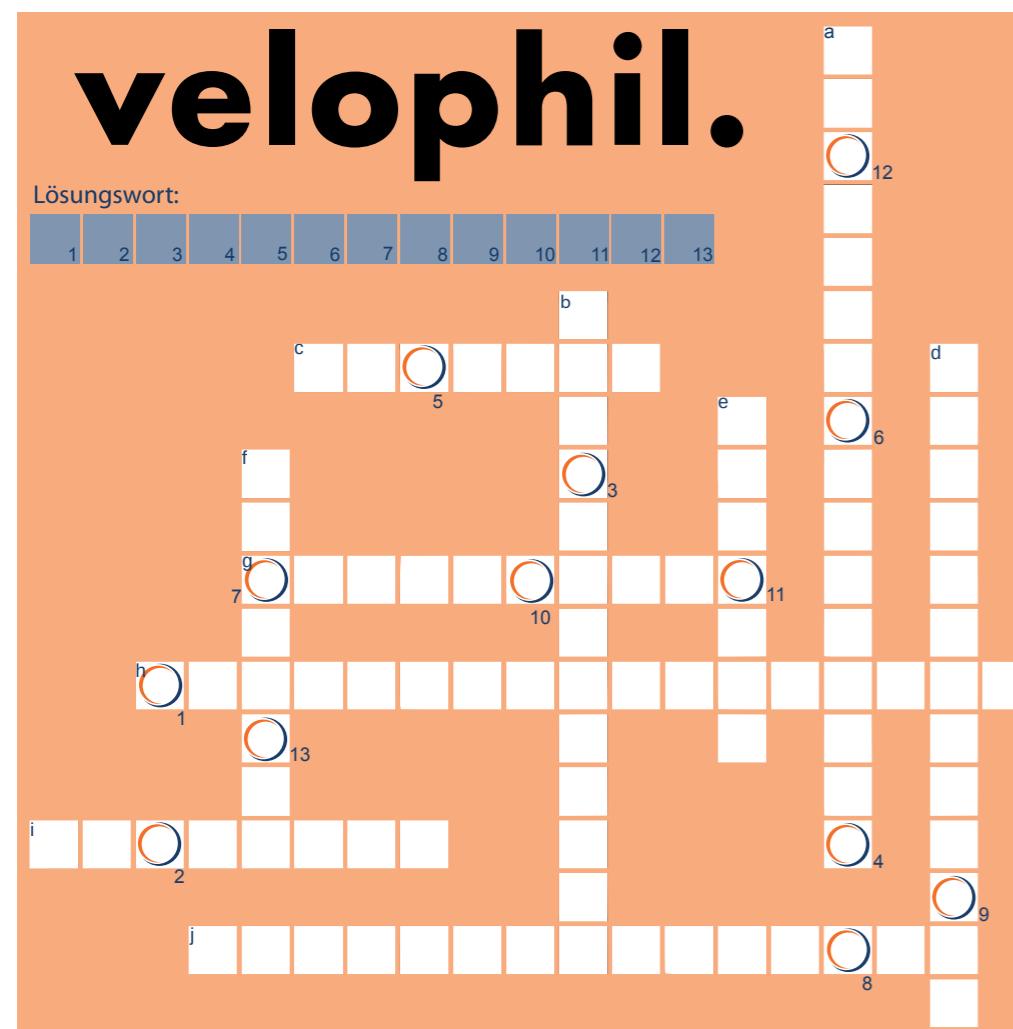
TR 4, TR 7, RR 5 – mit diesen kryptischen Abkürzungen sind die Süd-Spange, der Ostring und die Reinickendorf-Route gemeint. Es handelt sich um die so genannten Senatsvelorouten für Berlin. Von solchen wichtigen innerstädtischen Verbindungen gibt es eine ganze Reihe, leider sind sie im Stadtgebiet nur sporadisch ausgewiesen. Abhilfe schaffen zwei neue Fahrradkarten des Verlags Grünes Herz. Sowohl nördliches und südliches Berlin plus Umland sind auf wasser- und reißfestem Papier übersichtlich abgebildet.

Fahrradkarten Berlin Nord/Süd, 1:60.000, Verlag grünes herz, 2017, je 5,95 €



Der Radurlaub 2018 kommt garantiert. Und da gilt es, zwischen 149 Radfernwege zu wählen. Streckenprofil, Highlights rechts und links der Route, Kinderfreundlichkeit und Alles, was man für eine gute Entscheidung wissen möchte, bietet das Bikeline Radtourenbuch. Eine große, faltbare Deutschlandkarte erleichtert den Überblick. Dies ist die richtige Lektüre für die grauen Monate des Jahres.

Regelmäßige radzeit-Leser werden sich mit dem Kreuzworträtsel bestimmt nicht schwer tun. Wer uns das Lösungswort mit dem Betreff »Velophil« an kontakt@radzeit.de mailt, nimmt an der Verlosung teil. Einsendeschluss ist der 15. Dezember. Zu gewinnen gibt es Fahrrad-Ergonomie-Beratungen vom Fahrradhändler Velophil: das Rad fährt sich unbequem, es zwickt in den Schultern und drückt an den Händen? Sitzbeschwerden auf längeren Strecken? Mit der einstündigen Beratung findet man eine optimale und gesunde Sitzposition. Velophil ist seit mehr als dreißig Jahren auf Alltags- und Tourenräder spezialisiert und bietet einen umfangreichen Service rund ums Fahrrad. Weitere Infos online unter: velophil.berlin



- Lösungswort:
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13
- a) Welches Kleidungsstück für Frauen kam mit den ersten Fahrrädern in Deutschland auf?
b) Was legten ADFC-Aktive bei einer Demonstration in Charlottenburg auf die Straße, um für die Sicherheit von Fußgängern zu demonstrieren?
c) Welchen Berliner Politiker kritisierte der ADFC dafür, bei der Mobilitätswende den nicht motorisierten Verkehr nicht ausreichend zu berücksichtigen?
d) Was ist eine umweltfreundliche Alternative zu einer Autobahn?
e) Um wieviel Prozent ist die Anzahl der Autos in Berlin in den letzten 15 Jahren gestiegen?
f) Welche Konstruktionen machen ehemalige Pkw-Parkplätze für alle Menschen nutzbar?
g) Mehr als 1.000 Menschen forderten auf der ADFC-Kreisfahrt: »Radgesetz statt ...«
h) Wie wird ein Zustand bezeichnet, in dem es so viele Pkw in privatem Besitz sind, wie es Einwohner gibt?
i) Zum wievielen Mal sollte die Veranstaltung »Cycle Oregon« dieses Jahr stattfinden?
j) Welche Straße in Potsdam wurde umgebaut, um Luftschadstoffe zu senken?



ZENTRALRAD

Gute Räder.

Oranienstr. 20 · 10999 Berlin-Kreuzberg | www.zentralrad.de · info@zentralrad.de | 030 - 615 23 88 | Mo. - Fr.: 10 - 19 Uhr · Sa.: 10 - 16 Uhr

Setzen Sie ein Zeichen für Meinungsvielfalt und gegen Meinungsmache: Weil unsere demokratische Gesellschaft eine unabhängige Presse braucht, sichern mehr als 17.000 Menschen die publizistische und ökonomische Unabhängigkeit ihrer Zeitung.

Erwerben auch Sie Eigentum an einer unabhängigen Tageszeitung im Besitz ihrer LeserInnen. Mit einer Einlage ab 500 Euro (wahlweise auch in 20 Raten zahlbar) werden Sie Mitglied der taz Genossenschaft.

DIE FREIHEIT DER MEINUNG IST UNANtazBAR.



Die Zeiten ändern sich.
Bestimmen Sie mit,
in welche Richtung.

die genossenschaft
25
taz

geno@taz.de | T (030) 25 90 22 13 | www.taz.de/genossenschaft

RW | SEHSTERN



Globetrotter 
<< NEUE HORIZONTE >>

SO ~~~~~ WEIT
DIE RÄDER
ROLLEN

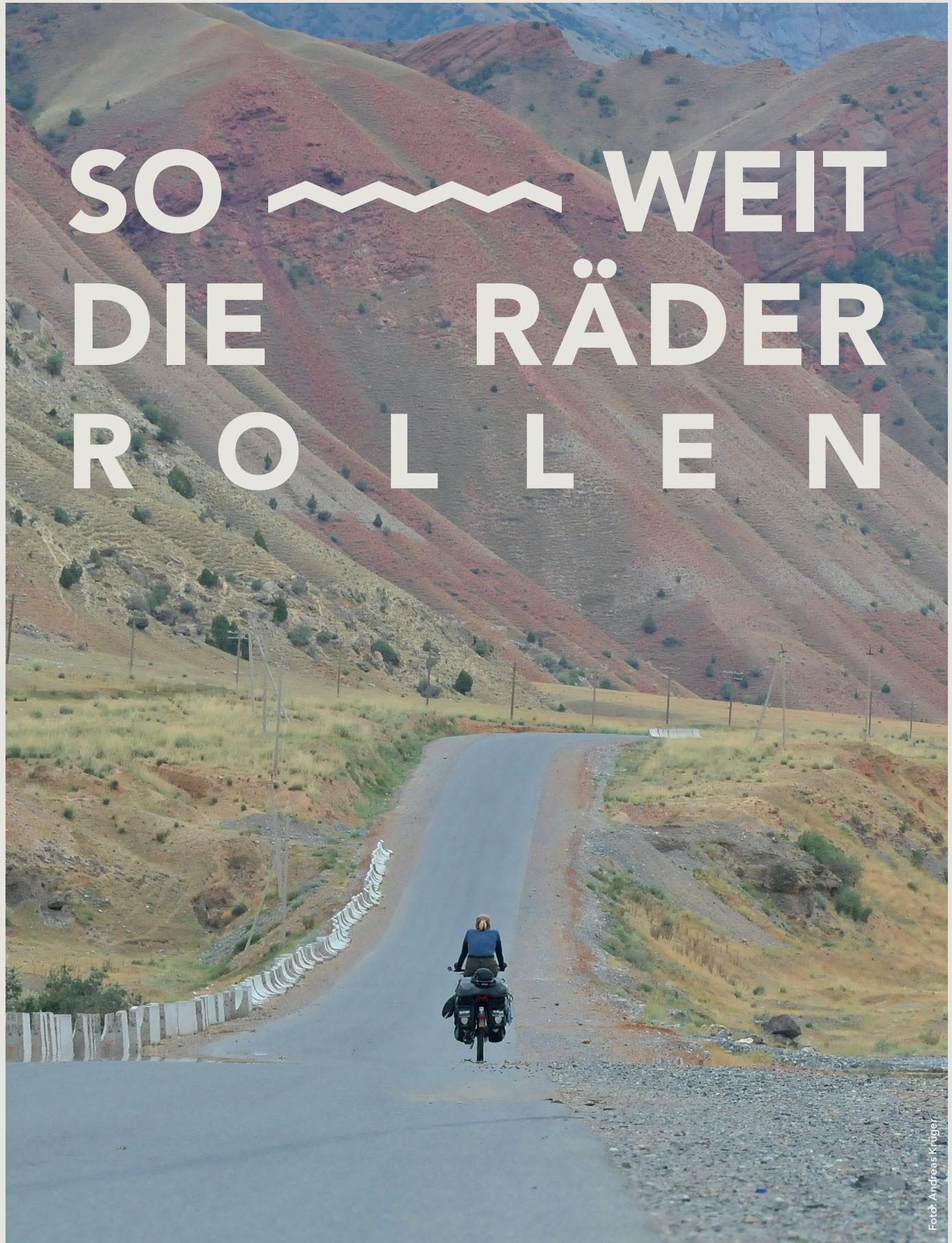


Foto: Andreas Krüger